# motorrad reisen & sport










MAI
6,- DM
Ausgabe Nr. 5/95
Lire 8200, sfr 6,50
FF 26,-, öS 47,-
Pts 780, hfl 7,20,
Dr 1250, Fmk 31,50

# Spitzen-Sportler

● **Welche hat am meisten zu bieten?**
20 Supersportler im Daten-Vergleich

● **Welche ist die Schnellste auf der Meßstrecke?**
Kawasaki ZZ-R 1100 / Suzuki GSX-R 1100

● **Welche ist die Schnellste auf der Rennstrecke?**
Aprilia RS 250 / Kawasaki ZX-6 R / Ducati 748 SP / Yamaha YZF 750 R / Honda CBR 900 RR

## Dauertest
BMW F 650

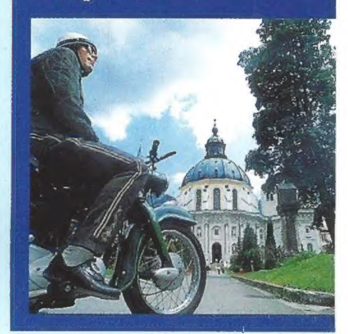


## Zubehör
16 Protektoren im Aufprall-Test

## Vergleichstest
Yamaha XJ 600 N / Suzuki GSF 600



## Reisen
Yorkshire
Queenstown
Bayern



KMM

# PARIS-DAKAR-BÜRO.

Freiheit spüren, statt nur davon zu träumen. Daß dieses Gefühl beim Fahrer nicht nur fernab ausgetretener Pfade, sondern schon auf dem Weg ins Büro entsteht, dafür sorgt der Discovery TDi.



FAHRER-AIRBAG SERIENMÄSSIG, BEIFAHRER-AIRBAG AUF WUNSCH.

Sein kraftvoller 2,5-l-Turbodiesel mit Direkteinspritzung und Oxidations-Katalysator gibt ihm bei einer Leistung von 83 kW (113 PS) die nötige Durchzugskraft und besticht dabei gleichzeitig durch extrem niedrige Verbrauchswerte (8,6 l im Drittelmix nach DIN 70 030).

Ob Freizeit oder Alltag, der Discovery meistert jede Situation souverän. Und das mit Sicherheit! Dafür sorgen Fahrer-Airbag, Beifahrer-Airbag und ABS (auf Wunsch), Seitenaufprallschutz und vieles mehr – und das bereits ab 45.750 DM*.

Weitere Informationen über die insgesamt fünf Discovery-Versionen erhalten Sie unter 0180/2349634 oder direkt bei Ihrem Land Rover-Händler.




DISCOVERY.

LAND ROVER DISCOVERY TDI 5TÜRIG: 52.150 DM* · LEICHTMETALLFELGEN SONDERAUSSTATTUNG · *UNVERBINDLICHE PREISEMPFEHLUNG AB LAGER LAND ROVER.




Titelfotos: Kanzler; Mainx; Ratering; Spankowski



## Rubriken






Linksverkehr in Yorkshire und Neuseeland, traditionell rechtes Fahrwasser in Bayern (großes Foto). Mehr als zwölf Seiten Reisen, ab Seite 62



Dauertest der BMW F 650 mit Totaldemontage nach 30 000 teils harten Testkilometern, ab Seite 34



Volle Lotte: Fünf Sportler im Vergleichstest auf der Rennstrecke. Sport-Extra, ab Seite 12

Fotos: Kanzler; Masters; Meiszies; Ratering; Sommer



Volle Power: Kawasaki ZZ-R 1100 gegen Suzuki GSX-R 1100 – zusammen fast 300 PS, ab Seite 24

INHALT

# EDITORIAL



## Chefredakteur Knut Briel zum Schubladen-Denken vieler Motorradfahrer

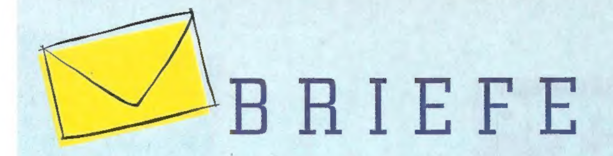
*Mit meinem Editorial setze ich mich manchmal ganz schön zwischen die Stühle. Einmal fühlen sich die Sportfahrer bevormundet, das andere Mal sind die Tourenfahrer der Meinung, ich rede der Raserei das Wort. Offensichtlich erwarten die Hardliner beider Fraktionen von mir ein klares Glaubensbekenntnis. Ich muß beide Seiten enttäuschen: Einen Fahneneid auf diese oder jene Motorrad-Philosophie werde ich nie ablegen, einer Beschimpfung oder Verunglimpfung der einen oder der anderen Gruppe werde ich mich nie anschließen. Erstens denke ich, man soll den anderen mit seiner Meinung, seinem Lebensstil und seinen Vorlieben tolerieren – zumindest, solange er seine Freiheit nicht auf Kosten anderer auslebt. Und zweitens machen mir (beinahe) alle Motorräder viel zu viel Spaß, um auch nur auf eines von ihnen für alle Zeiten zu verzichten.*

*Natürlich muß ich Thomas Ihle, der sich im nebenstehenden Leserbrief äußert, Recht geben, wenn er schreibt, daß die große Freiheit nicht erst bei Tempo 250 beginnt. Keine Frage, ich gleite auch gern auf einer Gold Wing mit 80 durch die Eifel oder schraddel auf einer Harley mit 30 durch Köln. Aber an anderen Tagen macht es mich halt mehr an, mit meiner alten XT Schotter unter die Räder zu nehmen oder mit einer 916 schnelle Runden auf dem Nürburgring zu drehen.*

*Nun ist nicht jeder Millionär oder Motorrad-Journalist, und nur wenige können all diese Vergnügen in kurzen Abständen genießen. Aber vielleicht sollte jeder darüber nachdenken, ob sein nächstes Motorrad nicht einmal ein ganz anderes sein sollte – ein Wechsel eröffnet oft neue Horizonte und weckt Verständnis für andere Motorradfahrer. Und man stellt fest, daß es überall – unter Bikern und Enduristen, unter Tourern und Sportfahrern – nette und weniger nette Leute gibt. Und nur die schwarzen Schafe sollten wir versuchen zu missionieren, denn sie schaden uns allen.*

*So halten wir es bekanntlich in „motorrad, reisen & sport". Und selbst wenn Sie, liebe Leser, in unserer nächsten Ausgabe einige Neuerungen am Heft entdecken, wir wollen es auch in Zukunft so halten. Wir werden weiterhin getreu unserem Namen versuchen, allen Motorradfahrern gerecht zu werden. Deshalb gibt es auch keinen Grund, warum wir nicht in dieser Ausgabe den Sportfahrern und im nächsten Heft den Chopper-Freunden ein Schwerpunkt-Thema widmen sollten. Freuen Sie sich drauf!*

Herzlichst Ihr Knut Briel



# BRIEFE

**Heft 3/95: Editorial**
*Thomas Ihle (Krefeld)*

## »Die große Freiheit beginnt nicht erst bei 250«

## Image

**Heft 3/95: Editorial**

Manchmal muß ich mich doch wundern, welche Einstellung Sie zu bestimmten Motorradfahrern rüberbringen.
Die Entscheidung für ein gesetzliches 100-PS-Limit ist im Endeffekt richtig. Jeder, der noch mehr Leistung will, sollte zumindest ein Sicherheitstraining nachweisen müssen, durch das er in der Lage ist, eine stärkere Maschine zu beherrschen. Die große Freiheit beginnt nicht erst bei Tempo 250.
Daß ein Klasse-3-Fahranfänger üblicherweise keinen Lkw mit 7,5 Tonnen Gewicht fahren kann, ist für jedermann einsichtig. Beim Motorrad aber fordert jeder den Direkteinstieg für 25jährige. Als ob es mit dem Alter allein getan wäre. Anfänger bleibt Anfänger, egal wie alt oder vernünftig er ist!
Der Leserbrief des Herrn Otte, den Sie extra erwähnen, geht noch weiter und führt sogar die Umweltfreundlichkeit des Motorrades an. Mit einem Pkw kann ich aber bei gleicher Durchschnittsgeschwindigkeit und gleichem Verbrauch fünf Personen bequem befördern statt zwei auf dem Motorrad. Wer hat da wohl den höheren Pro-Kopf-Verbrauch?
Die Kat-Entwicklung wurde jahrzehntelang einfach übergangen, weil auch solche Kunden wie Herr Otte nicht das Verlangen danach hatten, sondern nur auf Leistung aus waren. Mittlerweile ändert sich aber die Klientel Motorradfahrer. Stark machen müßten Sie sich für die serienmäßige Einführung des ABS-Systems und des Kats, dann verbessert sich auch das Motorradfahrer-Image. Nehmen Sie, Herr Briel, den Namen Ihrer aus der Masse ragenden Zeitschrift ernst: motorrad, reisen & sport.
*Thomas Ihle, Fahrlehrer (Krefeld)*

Ich muß mir mal den Frust von der Seele schreiben, der sich in mir sammelt, wenn von Benzinpreiserhöhung, Sommersmog, Streckensperrungen und Sonntagsfahrverbot gesprochen wird. Ich habe das Gefühl, es geht nur noch um das Geld der Kfz-Besitzer und die heile Welt von einigen wenigen. Durch meinen Beruf als Busfahrer habe ich nur sonntags die Möglichkeit, meinem Hobby zu frönen, zusammen mit Freunden vom MC Stadtwerke Pforzheim. Und da ich von Berufs wegen auf meinen Führerschein angewiesen bin, fahre ich entsprechend vernünftig. Was man auch von der Masse Gleichgesinnter behaupten kann. Aber da stehe ich dann plötzlich vor einer gesperrten Strecke. Ich frage mich immer häufiger, mit welchem Recht sich die dafür Verantwortlichen über das Recht vieler vernünftiger Motorradfahrer hinwegsetzen, jede Straße frei zu benutzen. Die Blechlawine der Autofahrer rollt dagegen ungestört weiter und macht alles platt. Die Leute vergessen nur, daß auch Motorradfahrer Geld ausgeben. Wo man mich mit meinem Motorrad nicht haben will, dorthin fahre ich auch nicht mit meinem Pkw.
*Markus Vogt (Ludwigshafen)*

## Saure Sahne

**Heft 3/95: Reise**

Angelockt vom Reisebericht „Bregenzerwald" kaufte ich erstmals Ihre Zeitschrift. Sie ist gut gemacht, und es mögen andere Tourenbeschreibungen auch „erste Sahne" sein, wie ein Leserbriefschreiber lobt. Diese Sahne war im Fall Bregenzerwald allerdings ziemlich sauer. Ich habe das Glück, in dieser für Motorradfreaks traumhaften Gegend zu wohnen. Dies ist bei dem angeführten Bericht allerdings auch von Vorteil, ansonsten erkennt man weder Landschaft noch Route wieder. Für den Interessierten wird das Auffinden schon recht pro-



„... ein herrliches Tourer-Revier." Heft 3/95, Reise

Fotos: Th. Kanzler, Th. Kozik

blematisch, denn wir liegen nicht an der Schweizer Grenze – dazwischen liegt immerhin noch das Rheintal. Dies scheint aber nicht von besonderer Bedeutung zu sein, denn die angeführten Orte Dünserberg und Übersaxen haben auch nichts mit dieser Talschaft zu tun – das ist eben Konsequenz. Daher, lieber Leser, genieße die Bilder und plane selbst; es ist tatsächlich – und hier irrt der Autor nicht – ein herrliches Tourer-Revier.
*Johannes Küng*
*(Egg in Österreich)*

## GSF 1200

**Heft 4/95: Test**

Welcher normale Tourenfahrer fühlt sich auf einer Maschine über 1000 cm³ mit 98 PS (offen sogar über 120 PS) ohne Vollverkleidung bei Geschwindigkeiten um die 180 km/h denn längere Zeit wohl? Ich fahre eine Suzuki GSX 1100 F, und dieses Bike ist wirklich zum Touren geeignet, denn es hat eine Verkleidung mit höhenverstellbarer Scheibe. Bei der Leistung, die dieses Motorrad besitzt, hätte ich es ohne Verkleidung nicht gekauft. Meiner Ansicht nach macht Motorradfahren nur mit serienmäßigem Windschutz Spaß. Mit einem Naked Bike über 1000 cm³ wird das Touren bem heutigen Verkehrsaufkommen doch schon zur Qual. Da reicht eigentlich durchaus eine 600er.
*Uwe Sachsenweger*
*(Sonneberg)*



**„... ist ein uralter Hut ..." Heft 4/95, Nachrichten**

## Abgekupfert

**Heft 4/95: Nachrichten**

Ich hab' zunächst gedacht, daß kann doch nicht wahr sein, so dreist wird keiner sein. Aber tatsächlich, was der Belgier Yves Herremans seinem Professor als neueste Entwicklung im Bereich Motorrad-Design verkaufen will, das ist ein uralter Hut. Vor sechs Jahren hat Thomas Clever, heute Designer bei Opel, genau das Einrad mit Rollschuhen entworfen, das Herremanns als „völlig neues Motorrad-Konzept" bezeichnet. Die Entwürfe sind damals sogar in der einschlägigen Fachpresse veröffentlicht worden.
*Ludwig Kerner*
*(München)*

## MuZ ETZ 250

**Heft 3/95: Gebrauchte**

Als stolzer Besitzer zweier MZ – ETZ 300 Gespann und TS 250 – muß ich Ihrer Beurteilung der MZ doch widersprechen. „Draufsetzen und losfahren ist nicht." Genau das Gegenteil ist der Fall: Draufsetzen und los geht's. Trotz tausender Kilometer und längerer Urlaubsfahrten habe ich bis jetzt noch nicht herausgefunden, was um Himmels willen ich denn bloß warten und pflegen sollte. Ich bin bislang kein Motorrad gefahren, das so anspruchslos in Sachen Wartung und Pflege ist wie die MZ. „Im Zweifel sollte man auf hochwertigere Westware zurückgreifen." Ich meine, zuerst sollte man doch mal abwarten, ob überhaupt mal was kaputtgeht. Und darauf warte ich immer noch. Als MZ-Fahrer sieht man sich zunehmender Diskriminierung ausgesetzt. Man traut sich schon gar nicht mehr zu grüßen. Bei Themen wie Hanging off, White Power und was es jetzt alles gibt kann man eh nicht mitreden. Mit so einem Osthobel wird man einfach nicht ernst genommen. Über die Optik läßt sich ja streiten, „Kraft und Herrlichkeit" hat der Motor auch nicht viel, aber was will man von 17 bzw. 21 PS denn auch anderes erwarten? Die „typische Zweitaktfahne" läßt sich übrigens mit Synthetiköl, Mischung 1:100, problemlos beseitigen, die MZ läuft dann absolut vollgasfest.
*Horst Oppermann*
*(Ralingen)*

## Spitzensport

**Heft 3/95: Sport**

Ich möchte Euch ein dickes Lob aussprechen, Eure Berichte aus der Sport-Szene sind immer spitze, besonders die Geschichte vom Moto-aktiv-Rennen war toll geschrieben. Zum Thema Reiseberichte muß ich aber sagen, daß mir die alte Form mit ausführlicher Story besser gefallen hat als die Kurz-Trips. Bei den Kurzberichten geht doch einiges verloren. Ich habe schon einige der von Euch beschriebenen Gebiete bereist und kann die Aussagen nur bestätigen. Eine Frage hätte ich noch: In Heft 7/90 beschreibt Ihr das Piemont und erwähnt am Schluß das Gran-Miol-Tal. Leider kann ich es auf keiner Landkarte finden.
*Sven Sollwedel*
*(Gaggenau)*

*Anmerkung d. Redaktion: Das Tal liegt etwa 20 Kilometer (Luftlinie) südöstlich von Cesana Torinese am Fuße des Bric Froid. Man erreicht es von Cesana aus über Bousson und Sauze-di-Cesana. Leicht zu finden auf der ign-Karte Nr. 94.*

Leserbriefe an die Redaktion:
motorrad, reisen & sport,
Industriestr. 16, 50735 Köln
Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften zu kürzen.

# INTERN

*Manchmal kommen sich die Redakteure von „motorrad, reisen & sport" vor wie in einem „Tatort"-Krimi. Das fängt damit an, daß gar nicht selten an den Zufahrtsstraßen zum Redaktionshaus Polizeistreifen den Testern auf ihren Maschinen auflauern – wohl in der Hoffnung, sie bei Verkehrsverstößen zu ertappen. Das Gefühl, ständig beobachtet zu werden, verfolgte auch* **Thomas Kanzler** *und* **Ralf Eder** *auf der „Amigo-Tour" durch Bayern – siehe Seite 62. Wer sich mit so zwielichtigen Gestalten wie dem Ex-DDR-Devisenbeschaffer* **Alexander Schalck-Golodkowski** *einläßt, muß sich darüber allerdings nicht wundern. Ärger befürchteten die Reiseprofis zunächst auch, als sie vor der Fabrik des* **Franz-Josef Strauß***-Spezis* **Josef März** *fotografierten und im Eilschritt ein Pförtner anrauschte. Der drohte aber nicht mit der Polizei, sondern interessierte sich für den NSU-Oldtimer der beiden Journalisten – einen ähnlichen habe er auch einmal besessen.* **++++** *Mit ganz anderen Zeitgenossen bekam es Fotograf* **Frank Ratering** *im französischen Le Castellet zu tun, wo sich auf der Rennstrecke von Paul Ricard die deutsche Superbike-Elite auf die Saison vorbereitete. Anwesend war auch* **Helmut Dähne***, Pressesprecher des Reifenherstellers Metzeler. Der mußte nach dem gemeinsamen Abendessen in einem Restaurant feststellen, daß man ihm zwischen Hauptgang und Dessert seinen BMW M5 gestohlen hatte. Der Metzeler-Mann sollte nicht der einzige Geschädigte bleiben:* **Peter Lortz***, Teamchef des Superbike-Meisters 1994,* **Udo Mark***, mußte der Polizei den Verlust seines Mercedes-T-Modells melden, und am VW-Transporter des Hein-Gericke-Sportbeauftragten* **Thomas Schwarz** *hatte sich mittels Brechstange ein anderer Autoknacker versucht. Froh war Frank Ratering nur, daß niemand Interesse an seiner Fotoausrüstung fand.* **++++** *Mit einem mulmigen Gefühl im Bauch machte sich auch die Test-Crew um Chefredakteur* **Knut Briel** *auf den Weg zur südlich von Barcelona gelegenen Rennstrecke von Calafat, um dort die Sportler-Titelgeschichte zu produzieren. Beim letzten Besuch in Spanien hatten nämlich unfreundliche Zeitgenossen das Wohnmobil aufgebrochen und ausgeraubt. Diesmal aber beugte Techniker* **Wolfgang Spankowski** *vor, indem er die auf dem nagelneuen Redaktions-Anhänger (der alte war – na, was wohl? – gestohlen worden) geparkten Sport-Bikes mit Ketten und Schlössern derart sicherte, daß jeder potentielle Dieb ins Grübeln geraten mußte. Die Schutzmaßnahmen zeigten Erfolg: Diesmal gab es in Calafat keine bösen Überraschungen.* **++++** *Besonders sicher durfte sich Reise-Redakteur* **Norbert Meiszies** *fühlen, als er die gemeinsam mit der ADAC Reise GmbH durchgeführte Leser-Reise nach Neuseeland begleitete: Unter den Mitreisenden befanden sich gleich drei Kriminalbeamte aus München.* **Emmi Stockinger***, eine der drei, bewacht im Alltag hochrangige bayerische Politiker. Zusammen mit ihrem Kollegen* **Manfred Winzinger** *wagte sie down under den Bungy-Jump – um danach festzustellen, daß es doch einfacher sei, Gangster zu jagen, als sein Leben einem Gummiseil anzuvertrauen.* □






**ZX-9R** **Liebe Rechtshänder: Sie haben das Glück in der Hand, mit der Ninja ZX-9R dahin zu kommen, wohin Sie gehören – ganz nach vorne. Wenn Sie ordentlich drehen, bringt Sie der 16-Ventil-Motor mit RamAir-Ansaug-System im perfekten Zusammenspiel mit dem Alu-Fahrwerk und seinen individuell abstimmbaren Federungskomponenten immer ein Stück weiter als die anderen.**

**Doch halt! Eins können Sie nicht mit rechts: so schnell wie möglich bei Ihrem Kawasaki Vertriebs- und Servicepartner vorbeischauen. Denn das machen Sie doch mit links, nicht wahr?**

# Liebe Linkshänder: De
# dieser Maschine ist le


Wir sind dabei:
GRAND PRIX
Deutschland
19. - 21. Mai '95
NÜRBURGRING




Fotos: Spankowski, Werk

Importware: Der sportive Einzylinder im Morpho-Gewand soll ab 1996 importiert werden

# Belgarda-Single

## Italo-Kreuzung aus Enduro-Einzylinder und Sport-Fahrwerk

Sind Europäer die besseren Motorradentwickler? Fast könnte man der provokanten These zustimmen, denn dem Mutterwerk macht der italienische Yamaha-Importeur Belgarda in Sachen Produktplanung immer wieder etwas vor. Von ihm kamen die TZR 125, die TDR 125 und zuletzt der Geländegänger TT 600, der auch bei uns angeboten wird. Mit ihrer neuesten Entwicklung, der SZR 660, schließen die Tifosi die Lücke straßensportlicher Einzylinder im Yamaha-Programm. Optisch erinnert die SZR stark an die bereits 1990 veröffentlichte Konzeptstudie „Morpho", was kein Wunder ist: Beim Styling wirkte Yamahas Designschmiede GK Dynamics federführend mit. Bei der Technik wahrten die Italiener Yamaha-Standard: Als Antriebsquelle wählten sie den flüssigkeitsgekühlten Fünfventil-Single aus der XTZ 660, lediglich geänderte Steuerzeiten und ein enger abgestuftes Fünfganggetriebe machen den 48 PS starken Enduro-Triebling straßentauglicher. Laut Werk soll die SZR damit rund 180 km/h schnell sein. Übrigens bleibt es bei der Trockensumpfschmierung, der Öltank wanderte aber aus dem Rahmen nach vorn vor den Motor. Eingebettet ist das Aggregat in das Aluminium-Deltabox-Fahrwerk der TZR 125, auch Alu-Schwinge sowie die 41er Upside-Down-Gabel sind TZR-Anleihen. Für ordentliche Verzögerung der 160 Kilo (Trockengewicht) leichten Fuhre sorgt im 17-Zoll-Vorderrad eine mächtige 320er Scheibe mit Vierkolben-Festsattel von Brembo. In Italien geht der Single im Mai für ungefähr 12 000 Mark an den Verkaufsstart. □

## Zubehör-Multis feiern Jubiläen

Parallelität der Ereignisse: Vor genau 25 Jahren, im April 1970, entschlossen sich zwei Männer, in das deutsche Motorradgeschehen einzugreifen. In Düsseldorf gründete Hein Gericke seinen ersten Motorradshop, zeitgleich trat Günther Albrecht in die Firma Detlev Louis ein, in der er heute geschäftsführender Gesellschafter ist. Seitdem florieren beide Unternehmen, der wirtschaftliche Erfolg und wachsende Einfluß ist untrennbar mit den beiden Silberjubilaren verknüpft. □

Silverjubilee: Seit 25 Jahren machen sich Günther Albrecht (links) und Hein Gericke im Zubehörmarkt Konkurrenz

## 95er Motorradmarkt brummt

Ungeachtet der überaus zurückhaltenden Prognosen der Hersteller und Importeure für das laufende Jahr überrascht der Auftakt mit ungewohnt hohen Zulassungszahlen. Im Januar und Februar wurden 17971 Motorräder neu zugelassen (Januar und Februar 1994: 14227), was einer Steigerung von sage und schreibe 26,3 Prozent entspricht. Traditionsgemäß führt zu Jahresbeginn Honda (21,6 Prozent) die Hersteller-Hitliste an, gefolgt von Suzuki (19,3), Yamaha (18,8), Kawasaki (15,0) und BMW (12,1). Bei den Modellen liegt mit der Yamaha XV 535 (616 Neuzulassungen) der letztjährige Bestseller knapp vorn, gefolgt von der BMW R 1100 GS (612) und der Honda CBR 600 F (586). Parallel dazu legten Leichtkraftroller und -räder zusammen um 3,8 Prozent (2413) zu. Ob dieser Trend aber wirklich richtungweisend ist, wird sich erst nach Ablauf der Hauptverkaufsmonate März bis Juni erweisen. □

## Honda ruft CR-Modelle zurück

Honda ruft alle Geländesport-Modelle der Typen CR 125 RS, CR 250 RS und CR 500 RS in die Vertragswerkstätten zurück. Grund: Unter extremer Belastung ist die Kayaba-Vorderradgabel bruchgefährdet. Beim offiziellen Honda-Händler wird die Gabel überprüft und gegebenenfalls gegen ein einwandfreies Exemplar ausgetauscht. In Deutschland sind 192 Crosser von genannter Kontrollaktion betroffen. □

## BMW serienmäßig mit Kat

Ab Mai gibt es bei BMW neue Motorräder nur noch mit Katalysator. Im Rahmen der „Motorrad-Umweltoffensive" stattet BMW die K 1100 RS und LT sowie die Vierventil-Boxermodelle R 1100 RS, GS und R sowie R 850 R ab Werk mit geregeltem Katalysator aus. Dadurch erhöht sich die unverbindliche Preisempfehlung jeweils um 700 Mark – als Sonderausstattung stand der Sauberma-cher bislang mit 876 Mark in der Liste. Beim Einsteigermodell F 650 gehört ein ungeregelter Kat zur Serie, lediglich die im Herbst auslaufende Classic-Reihe mit Zweiventil-Boxer (R 100 R, GS PD, RT und R Mystic) sind von der Umrüstung nicht betroffen. BMW-Chef Dr. Walter Hasselkus hofft auf gesetzgeberische Anerkennung: „Wir würden uns über eine entsprechende steuerliche Entlastung freuen, außerdem erwarten wir, daß Motorräder mit Kat von Fahrverboten bei Sommersmog ausgenommen werden." □

## Harley-CD zu gewinnen

Wer sich in der Harley-Modellgeschichte auskennt, kann bei „motorrad, reisen & sport" und EMI Electrola eine von zwanzig Top-Doppel-CDs gewinnen. Auf dem Sampler „Harley-Davidson: One for the road" finden sich alle Interpreten, die in der Rockmusik etwas bedeuten: Von Black Sabbath reicht die Liste über Tom Cocrane, Jethro Tull, Huey Lewis und Queen bis Toto, um nur einige zu nennen. Hier die Preisfrage: Welches Firmenkürzel trägt der HD Bad Boy? Richtige Antworten müssen spätestens bis zum 8. Mai 1995 in der mrs-Redaktion (Industriestr. 16, 50735 Köln) eingetroffen sein, dann zieht unsere Glücksfee die Gewinner – natürlich unter Ausschluß des Rechtsweges. □




Harley-Sampler: Zwei CDs für eine Antwort



Sein täglicher Fitnessparcours führte über 5365 Stufen verteilt auf 10 Stockwerke mit Unterstützung einer guten Portion Magnesium.
Erfrischend sportlich.
it Citrus-Geschmack.
AQUARIUS
Sportdrink mit Vitaminen und Mineralien
Offizielles Sportgetränk des Internationalen Olympischen Komitees
8 Vitamine 4 Mineralien starker Citrusgeschmack
AQUARIUS. Because life is a tough game.



**Zeitmaschine: Bei LSL mutiert eine aktuelle Sportster zur BSA Clubman aus den 60ern**

## Sportster-Clubman von LSL

In der Szene kennt man LSL-Motorradtechnik in 47809 Krefeld, Hauptstr. 406, als Harley-Davidson-Händler und Hersteller von Sportmotorrad-Zubehör. Was lag da näher, als die beiden Spezialgebiete zu verknüpfen? Inspiriert von der BSA Clubman 500, stellt LSL den wunderschönen Sportumbau für Harley-Sportster-Modelle auf die 18-Zoll-Akronträder. Mit Upside-Down-Gabel (3478 Mark), WP-Federbeinen (1298 Mark), Brembo-Doppelscheibenanlage mit Racing-Zangen (1790 Mark), Alu-Kastenschwinge (1490 Mark), Einmann-Sitzbank von Corbin (498 Mark) und 17-l-Alu-Tank (1190 Mark) macht LSL aus der Serien-Harley den Sportster Clubman. □

**Mammuttour: Von Paris nach Moskau und über Ulan Bator bis zum Ziel Peking**

## Rallyes für alle Geschmäcker

Variantenreich wie selten präsentiert sich das Angebot für Enduristen: In ein unbekanntes Gebiet Europas führt die „Raid des Carpates“ vom 16. bis 25. August. Ü/HP sind im Nenngeld von 800 US-$ enthalten., Infos: Raid Carpates, 11 rue Mage, F-3100 Toulouse. Moto Aktiv in 35041 Marburg, Wehrdaerstr. 116, organisiert vom 1. bis 15. Dezember eine Rallye mit Preisgeldern in Malaysia. Kosten: 600 Mark Nenngeld, 2950 Mark Ü/F, 1000 Mark Motorradtransfer. Nur für Profis ist die von René Metge durchgeführte Rallye Paris-Beijing vom 4. bis 26. August. MMG, 2 Impasse Christiane, F-92240 Malakoff, lockt mit verbessertem Service, das Startgeld beträgt 55 000 FF. □

## Testfahrer gesucht

Pro Biker in 49661 Cloppenburg, Carl-Zeiss-Str. 8-10, ist neuer Importeur von Uzimo-Protektoren. Inhaber Walter Lohmann sucht deshalb 30 Testfahrer, die kostenlos zur Verfügung gestellte Protektoren rund 8 Wochen tragen und bewerten. Bewerbungen mit Adresse, Telefon sowie Motorradtyp und Fahrerfahrung an genannte Adresse. Infos unter Tel. 04471/879368. □



**Vollschutz: Brustpanzer mit Hüftprotektor von Uzimo**

## Youngtimer bis 30.6. zulassen

Seit dem 1. Juli 1994 müssen alle neu zugelassenen Motorräder der überarbeiteten Abgas-Regelung ECE R 40-01 entsprechen. Per Ausnahmegenehmigung können noch bis zum 30.6.1995 Motorräder zugelassen werden, die nur die alte Norm ECE R 40 erfüllen. Voraussetzung: Das Motorrad muß vor dem 1.7.1994 in Deutschland gewesen sein, wodurch es zum „Lagerfahrzeug“ wird. Wer deshalb ein älteres Motorrad, das bislang nicht zugelassen war, nicht für immer und ewig in der Garage lassen möchte, muß das Fahrzeug bis zum 30. Juni anmelden. Den Zulassungsstellen liegt eine Zusammenstellung der Typen und Ausführungen vor, die der ECE-Regelung Nr. 40-01 entsprechen. Für alle anderen Motorräder reicht eine Bescheinigung des Herstellers oder Importeurs, daß das Motorrad bei Einfuhr oder Produktion die alte Norm R 40 erfüllen konnte. Übrigens genügt eine Tageszulassung – dann kann auch nach dem 1. Juli das Motorrad jederzeit problemlos ab- und erneut angemeldet werden. □

## Aral-Sprit verbessert

Aral verwendet ab sofort hitzebeständigere Additive. Hochentwickelte Motorentechnologie erhöht die Ansaugtrakttemperaturen, was bei herkömmlicher Additivierung Ablagerungen auf den Einlaßventilen fördert. □

# NEWS

■ In ***Motorradtraum Alpen*** beschreibt Bruno Geser auf 144 Seiten eine 2160 km lange Ost-West-Durchquerung mit dem Motorrad von Wien bis Nizza. In 20 Abschnitte ist




die Strecke unterteilt, jeder einzelne mit Karte, Höhenprofil und Tourbeschreibung gesondert besprochen. Das Werk aus dem BLV Verlag München ist für 68 Mark im Buchhandel erhältlich.

■ ***Yamaha*** bietet für den Tourer XJ 900 S einen 34-PS-Drosselkit an. Für 130 Mark Materialkosten plus Einbau wird der 66-kW-Reihenvierer Führerschein-1a-tauglich und für Einsteiger interessant.

■ ***Honda Japan*** verkaufte 1994 insgesamt 1,157 Millionen motorisierte Zweiräder, wovon 628338 auf dem heimischen Markt abgesetzt und 528700 Einheiten exportiert wurden. Schätzungen für 1995 erwarten einen auf 460000 Einheiten reduzierten Export, insgesamt rechnet man mit 1,08 Millionen verkauften Zweirädern.

■ ***Harley-Davidson*** ist endlich wieder in Köln präsent: Am 18. Mai öffnet die HD-Vertretung Von Herz in der Schanzenstraße – Grund genug, am Abend ab 19 Uhr nebenan im E-Werk eine große HD-Party mit Live-Musik, Fashion Show und Disco zu feiern.

■ ***Goretex-Reparaturen*** führt zusätzlich zu den beiden in der letzten Ausgabe genannten Stellen die Firma Rukka zum Selbstkostenpreis durch. Eine von Gore ausgebildete Näherin erledigt die Reparaturen an der Membran auf Spezialmaschinen.

■ ***Ecomobil-Stadtrundfahrten*** in mehreren Städten Nordrhein-Westfalens finden zugunsten der Deutschen Kinder-Krebshilfe noch bis 25. Juni statt. Ein Spendenbeleg über 50 Mark (Spendenkonto 8163156, Deutsche Bank Düsseldorf, BLZ 3070010) berechtigt zur Teilnahme, Infos unter Tel. 0211/791122. □

Fotos: Ratering, Spankowski, Werk

**HONDA** *Come ride with us.*

# JEDE HONDA EINE KLASSE FÜR SICH

*DOMINATOR NX 650*




*TRANSALP XL 600 V*




**Die Enduroklasse von HONDA: Wegbereiter der Spitzenklasse. Im Wechselspiel von Schotter und Asphalt ist die AFRICA TWIN zu Hause. Ihr Konzept ist auf härteste Beanspruchung und große Fahrstrecken ausgelegt.**

**Im Dschungel der Städte zeigt die DOMINATOR NX 650 ihre Beweglichkeit; im Gewirr kleiner Landstraßen beweist sie ihre Sportlichkeit, und in den Bergen ist sie voll auf der Höhe.**

**Groß auf Touren bringt Sie die TRANSALP XL 600 V.**

**Als erste ihrer Klasse ist sie immer noch Klassenbeste. Ihre Zuverlässigkeit und Allroundfähigkeit machen sie zu einer beliebten Reise-Enduro.**

**Stellen Sie sich jeder Herausforderung mit der Enduroklasse von HONDA. Mit zwei Jahren Garantie jetzt bei Ihrem HONDA-Händler.**

**Unsere Vertragshändler machen Ihnen gern ein Finanzierungs-Angebot oder vermitteln günstige AKB-Bank-AG-Finanzierungen: 3,9% effektiver Jahreszins, 25% Anzahlung bei 12, 24 oder 36 Monaten Laufzeit für alle HONDA-Motorräder.**





Es kann nur einen Sieger geben. Aber was passiert, wenn grundverschiedene Piloten mit den besten Motorrädern aller Klassen in Calafat gegen die Uhr fahren? Da prallen Meinungen aufeinander, da werden Überzeugungen über Bord geworfen, da ist vieles drin und alles möglich

Sportlichstes Big Bike: Hondas CBR 900 RR geht mit dem günstigsten Leistungsgewicht von 1,7 kg/PS an den Start

750er Champion: Yamahas YZF 750 R ist ein ausgewogener Sportler, der auf Anhieb flotte Rundenzeiten garantiert

Racing-Replika: Die Ducati 748 SP ist auf Rundkurse geeicht und kommt mit der sportlichsten Abstimmung daher




# TEST THE BEST

Schnellste 600er: Kawasakis ZX-6 R ist extrem auf Handlichkeit getrimmt und stellt das Maß der Sport-Dinge unter den 600ern dar

Zweitakt-Revival: Aprilia bringt mit der RS 250 einen agilen Zweitakter auf den Kurs und setzt auf späte Bremspunkte

Fotos: Wolfgang Spankowski



Der einzige Zweitakter im Feld, die Aprilia RS 250, fühlt sich auf der Rennstrecke pudelwohl und spielt seine Gewichtsvorteile voll aus

Welche ist denn nun wirklich die Beste auf der Rennstrecke? Bis dato gibt es zwar jede Menge Klassensieger, die nach festgefügten Kriterien einen Test durchlaufen haben, was aber fehlt, ist der globale Überblick. Und so schieben wir einfach den Hubraum beiseite, verschließen die Augen gegenüber Preisdifferenzen und schalten auf Spiel, Spaß und Spannung.

Fünf Sportler, die die Ehre haben, ihre Klasse zu vertreten, sind schnell gefunden. Zur Aprilia RS 250, dem einzigen sportiven Zweitakter am Markt, gibt es derzeit keine Alternative. Der in Geräusch und Abgas domestizierte Motor aus der Suzuki RGV 250 leistet in der RS 56 PS bei 11000/min. Das ist im Vergleich zur hier versammelten Konkurrenz nicht viel, aber die Aprilia bezieht ihre Legitimation aus – fahrfertig vollgetankt – 166 Kilogramm, was einem Gewichtsvorteil von 42 bis 60 Kilo entspricht.

Der kleinste Viertakter im Kreis heißt Kawasaki ZX-6 R. Er hat bereits im ausführlichen 600er Vergleichstest (mr&s 2/95) die Konkurrenz von CBR und FZR auf der Rennstrecke an die Wand gespielt und kann hier nun seinen Titel verteidigen. Der Reihenvierzylinder wurde zuvor über die Vergaserdeckel entdrosselt und leistet TÜV-geprüfte 107 PS bei 12500/min. Vollgetankt bringt die ZX-6 R nur 209 Kilo auf die Waage.

Die Dritte im Bunde hat zwar noch keinen Lorbeer geerntet, aber wer das Potential der Ducati 916 kennt, weiß, was einen bei der neuen 748 erwartet. Wir mußten mit der Racing-SP-Version vorliebnehmen, da die 748 Strada derzeit noch nicht lieferbar ist. Voreilig von einer „kleinen“ 916 zu reden, wird diesem Motorrad nicht gerecht. Immerhin stemmt der Vierventil-Zweizylinder locker 105 PS bei 10500/min auf den Rollenprüfstand – und dies bereits in der zulassungskonformen, 211 Kilogramm leichten Version. Mit Renn-Kit (Termignoni-Endschalldämpfer und Power-Eprom) soll es die 748 SP auf 116 PS bringen. Der bisherige Sieger in der 750er Klasse trägt seit seinem Debüt das Kürzel YZF und stammt von Yamaha. Der mit 226 Kilogramm schwerste Sportler der Auswahl liefert 109 PS bei 12000/min, wenn die Anschläge der Gasschieber in den Vergaserdeckeln entfernt sind.

Die Big-Bike-Kategorie unter den Sportlern darf Hondas CBR 900 RR vertreten. Warum? Ganz einfach: Die CBR praktiziert wie kein zweites Motorrad ihrer Hubraumklasse vollendeten Leichtbau. Die digitale Meßwaage bleibt bei fahrfertigen 208 Kilogramm stehen – damit ist die Honda der leichteste Viertakter im Vergleich. Entfernt man dann noch die Reduzierscheiben in den Ansaugstutzen, gesellen sich muntere 123 PS bei 10000 Touren dazu, was einem unschlagbaren Leistungsgewicht von 1,69 Kilogramm pro PS entspricht.

In der Boxengasse stehen sie nun in Reih und Glied nach Hubraum gestaffelt. Ein flüchtiger Blick verrät bereits sportliche Ambitionen: kleine Frontflächen, flache Verkleidungsscheiben, niedrige Sitzbänke, tiefe Lenkerstummel. Näher betrachtet, gehen CBR, YZF und ZX-R sofort als Japaner durch. Yoghurtbecher spötteln die einen, ich sage: Ein bißchen einfallslos, was die Japaner da optisch anbieten. Fazit: Außer Graphics nichts dran, das einen zweiten Blick wert wäre. Wie Sportler aussehen, die direkt ins Herz treffen, zeigen die beiden Euro-Fighter. Speziell die Italiener haben nun einmal Designer, die sich von festgefahrenen Strukturen lösen können, Flächen und Formen in den Mittelpunkt stellen und damit das Motorrad nicht zum reinen Sportgerät abstempeln. Ob nun der polierte Alu-Rahmen der Aprilia oder die fließende Tank-Sitzbank-Kombination der Ducati, ob Projektions-Scheinwerfer oder Einarmschwinge – überall fesseln technische Finessen den Blick. Aber Optik allein garantiert keine schnellen Rundenzeiten. Hier zählt allein der technische Standard, das Zusammenspiel zwischen Motorleistung und Fahrwerk. Bereits die Motorkonzepte werfen allerlei Fragen auf: Kann die CBR ihren Hubraumvorteil überhaupt umsetzen? Ist die Aprilia nicht gnadenlos untermotorisiert? Kommt man mit der spitzen Leistungscharakteristik der ZX-6 R überhaupt zurecht? Wo steht eigentlich Ducatis 750er Zweizylinder?

Exzellente Aprilia-Vorderradbremse mit zwei Vierkolben-Festsätteln, die auf zwei 298er Bremsscheiben greifen



Einfach aufgebaute, aber sehr wirkungsvolle Kawasaki-Stopper, mit Vierkolben-Festsätteln und 300er Scheiben



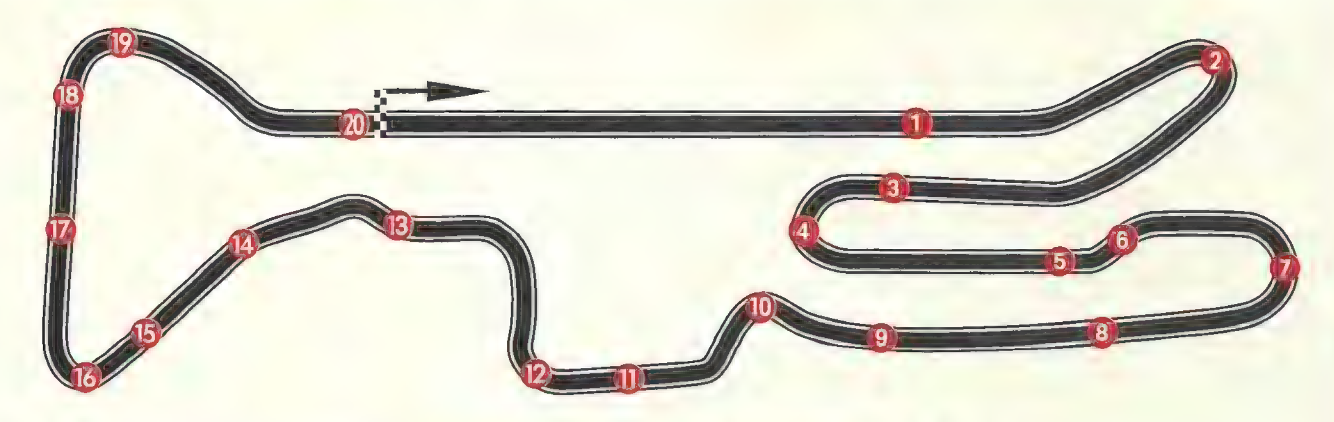
Ducati vertraut wie immer auf Brembo. An der SP greifen die Festsättel brachial und standfest auf Gußscheiben



YZF-Sechskolben-Festsättel mit Schwächen in der Dosierbarkeit und ohne rechten Druckpunkt



## Rennstrecke Calafat: Welches Bike wo am schnellsten ist




fett: schnellstes Motorrad, *kursiv: langsamstes Motorrad*

| | Aprilia RS 250 | Kawasaki ZX-6R | Ducati 748 SP | Yamaha YZF 750 R | Honda CBR 900 RR |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *191.0 km/h* | 222,1 km/h | 223,6 km/h | 223,5 km/h | **231,6 km/h** |
| 2 | **57,8 km/h** | *54,1 km/h* | 57,2 km/h | 56,7 km/h | 56,5 km/h |
| 3 | *147,0 km/h* | 173,5 km/h | 176,1 km/h | 179,2 km/h | **181,3 km/h** |
| 4 | 59,6 km/h | *58,7 km/h* | **61,7 km/h** | 60,1 km/h | 59,3 km/h |
| 5 | *152,5 km/h* | 159,1 km/h | **162,4 km/h** | 158,2 km/h | 161,9 km/h |
| 6 | **109,2 km/h** | 107,8 km/h | 109,1 km/h | 108,1 km/h | *107,4 km/h* |
| 7 | 78,1 km/h | *75,2 km/h* | **78,9 km/h** | 77,9 km/h | 76,6 km/h |
| 8 | *128,6 km/h* | 149,4 km/h | 148,3 km/h | 149,2 km/h | **151,9 km/h** |
| 9 | *160,4 km/h* | 185,4 km/h | 185,2 km/h | 182,1 km/h | **190,9 km/h** |
| 10 | 87,7 km/h | *82,3 km/h* | 88,6 km/h | 86,1 km/h | **88,8 km/h** |
| 11 | 131,7 km/h | *124,8 km/h* | **139,5 km/h** | 131,6 km/h | 131,1 km/h |
| 12 | 86,9 km/h | 87,6 km/h | **88,1 km/h** | 87,5 km/h | *83,7 km/h* |
| 13 | 103,5 km/h | *101,5 km/h* | **104,5 km/h** | 103,1 km/h | 103,9 km/h |
| 14 | *138,7 km/h* | **140,3 km/h** | 140,1 km/h | 138,9 km/h | 139,1 km/h |
| 15 | *152,8 km/h* | 168,6 km/h | 169,3 km/h | 168,4 km/h | **172,8 km/h** |
| 16 | **70,7 km/h** | 67,1 km/h | 69,9 km/h | 68,6 km/h | *65,8 km/h* |
| 17 | *105,3 km/h* | 109,1 km/h | 106,2 km/h | 108,6 km/h | **110,6 km/h** |
| 18 | *126,7 km/h* | **148,3 km/h** | 145,2 km/h | 147,1 km/h | **148,3 km/h** |
| 19 | **92,5 km/h** | 91,4 km/h | *86,9 km/h* | 88,2 km/h | 88,0 km/h |
| 20 | *158,8 km/h* | 188,3 km/h | 188,8 km/h | 190,3 km/h | **194,8 km/h** |

Sportmotorräder definieren sich über Rundenzeiten. Wie kommen diese Zeiten zustande? Wo macht welches Motorrad Boden gut, wo verliert es wertvolle Zehntel? Auf der Rennstrecke in Calafat entscheidet in vielen Kehren nicht die Motorleistung, sondern Handling und Getriebeübersetzung geben den Ausschlag. Die motorisch unterlegene, aber sehr handliche Aprilia gibt in kniffligen Schikanen (Punkt 6) und Spitzkehren (2 und 16) den Ton an. Die ZX-6 R verliert enorm in den Kurven (2,7) und kann nur zwei Passagen (14,18) für sich verbuchen. Bezeichnend für die Yamaha ist, daß sie in keinem Streckenabschnitt die schnellste, aber auch nirgends die langsamste ist. Hondas CBR 900 RR behauptet sich in den schnellen Streckenteilen (1,9,20) und verliert in schwierigen Passagen (6,12,16). Die Ducati 748 ist überall vorn dabei und zieht in einigen Abschnitten (7,11) mit stets passender Übersetzung unwiderstehlich auf und davon.

***›› Die überhandliche Kawasaki ZX-6 R verliert in Spitzkehren entscheidende Zehntelsekunden ‹‹***

Honda wie gehabt mit Nissin-Bremszangen und 296er Bremsscheiben: Gut dosierbar und fadingfrei

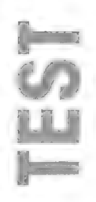


Testfahrer Luis Miguel Reyes auf der Honda CBR 900 RR mit aufgeschnallter Meßanlage




Und ist der traditionsreiche 750er Vierzylinder der YZF nicht doch der beste Kompromiß?

Fragen über Fragen, nach deren Lösung wir suchen... Nach Fotoproduktion und ein paar Einführungsrunden montieren wir den Motorrädern eine Meßanlage auf den Tank, die über die Raddrehzahl für jeden Punkt der Rennstrecke die exakte Geschwindigkeit ermittelt. Als Fahrer haben wir Luis Miguel Reyes, einen ehemaligen 125er GP-Piloten auserkoren, der seine Heim-Rennstrecke wie aus dem Effeff kennt und nach kurzer Zeit jedes Motorrad am Limit über den 3,25 Kilometer langen Kurs zirkelt. Das Ergebnis (siehe oben) ist ein komprimierter Extrakt der Fahreindrücke. Zum Schluß fühlen drei






**Die Kawasaki ZX-6 R ist mit ihrem extrem auf Handlichkeit getrimmten Fahrwerk und der spitzen Leistungscharakteristik nicht einfach zu handhaben**

Fahrer unterschiedlicher Couleur (Schreibtischtäter, Testassistent und Profi) den fünfen auf den Zahn und beugen sich dem Diktat der Stoppuhr (siehe Seite 22). Ich für meinen Teil notiere Rundenzeiten sowie Testeindrücke und nutze jede freie Minute, um mir selbst ein Urteil zu bilden.

Nach der langen Winterpause sollte man erst einmal klein anfangen, und so steigern wir uns langsam im Hubraum und starten mit der Aprilia RS 250. Der kleine Wusel aus Noale ist kein einfaches Gefährt. Erst oberhalb von 8000 Touren setzt die Leistung so richtig ein, um kurze Zeit später vom Begrenzer bei 12000/min wieder eins auf den Deckel zu bekommen. Es braucht schon seine Zeit, um mit Hilfe der hakeligen, aber stets exakt rastenden Schaltbox die sechs Gänge so zu sortieren, daß man aus dem schmalen Drehzahlband nicht hinausfällt. Als zusätzliches Handikap erweist sich der zu lange Getriebesprung zwischen dem ersten und zweiten Gang. Fährt man Spitzkehren im Zweiten an, und die Drehzahl fällt bis unter 8000/min, hilft einem der erste Gang nicht aus der Patsche, weil dort schon der Begrenzer lauert und den Zweitakter abrupt in den Drehzahlkeller schickt. Der Profi fährt mit schleifender Kupplung, der Amateur verliert Zeit. Das Fahrwerk macht das wilde Spiel ohne gravierende Schwächen mit. Stabilitätsprobleme kennt der Alu-Rahmen mit der stabilen Schwinge hinten und der Upside-Down-Gabel vorn nicht. Lediglich die Gabel benimmt sich ein wenig bockig, wenn plötzlich die beiden Vierkolben-Festsättel auf die Bremsscheiben greifen. Erst verzögert beginnt die Eintauchphase der Gabel, bedingt durch ein zu hohes Losbrechmoment, was Unruhe in Brems- und Einlenkphasen zur Folge hat. Als letztes muß noch das relativ hohe Aufstellmoment beim Bremsen bemängelt werden. Die Aprilia fällt nach Öffnung des Handbremshebels abrupt in Schräglage und verliert an Zielgenauigkeit. Insgesamt überwiegen eindeutig die positiven Eindrücke, angefangen bei der wirkungs-

## Technische Daten

### Aprilia RS 250

**Motor**
Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Zweitakt-V-Motor; quer eingebaut; Membraneinlaß, Auslaßsteuerung über Schieber; Getrenntschmierung; zwei 34-mm-Ø-Gleichdruckvergaser; Kickstarter.

| | |
|---|---|
| Leistung.(Werk) | 56 PS (41 kW) |
| bei | 11000/min |
| Drehmom. (Werk) | 3,7 mkp (36 Nm) |
| bei | 10800/min |
| Bohrung/Hub | 56,0/50,6 mm |
| Hubraum | 249 $cm^3$ |
| Verdichtungsverhältnis | 12,0:1 |

**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übers.: 2,57:1; mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Sechsganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, 3,00:1; Gesamt.: 18,9/12,6/9,6/8,1/7,1/6,5.

**Fahrwerk**
Unten off. Alu-Brückenrahmen, Upside-Down-Telegabel vorn, Gleitrohr-Ø 41 mm, Federbasis stufenlos, Zugstufe 14fach einstellbar; Zweiarm-Aluschwinge mit angelenktem Federbein hinten, Federbasis stufenlos, Zugstufe 20fach, Druckstufe 40fach einstellbar; zwei Vierkolben-Festsättel vorn, Scheiben-Ø 298 mm; Zweik.-Festsattel hinten, Scheiben-Ø 220 mm; Leichtmetall-Gußräder.

| | |
|---|---|
| Federweg vorn/hinten | 120/130 mm |
| Felgengröße v./h. | 3.00 x 17/4.50 x 17 |
| Reifengröße vorn | 110/70 VR 17 |
| Reifengröße hinten | 150/60 VR 17 |
| Reifentyp | Pirelli Dragon MTR 01/02 |

**Maße**

| | |
|---|---|
| Gesamtlänge | 1980 mm |
| Radstand/Nachlauf | 1370/102 mm |
| Lenkkopfwinkel | 64,5° |
| Sitz-/Fußrastenhöhe | 780/350 mm |
| Lenkerhöhe-/breite | 820/700 mm |
| Gewicht (vollgetankt) | 166 kg |
| Tankinhalt (Werksangabe) | 16,5 l |

**Meßwerte**

| | |
|---|---|
| Max. Leistung | 57 PS (41,9 kW) |
| bei | 10700/min |
| Max. Drehmoment | 3,9 mkp (38 Nm) |
| bei | 10000/min |
| Beschl. 0-100 km/h | 4,7 s |
| Höchstgeschwindigkeit | 196 km/h |
| Elastizität im fünften Gang 60-100 km/h | 10,8 s |
| Verbrauch | 8,0 l/100 km Normal |

**Preis**
Listenpreis: 12500,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie: 1 Jahr ohne km-Begrenzung; Service alle 4000 km; Haftpflicht bei 100% (HUK-Allgemeine): 340,10 DM/Jahr; Steuer: 36,00 DM/Jahr.

In jedem Bauteil der Aprilia steckt Liebe zum Detail: Alu-Endschalldämpfer mit Bananenschwinge



Ein dicker Endschalldämpfer ist bei Kawasaki Tradition. Billig wirken Schwinge und Kettenspannmechanismus



Ducati verstaut die beiden Endschalldämpfer im Heck. Technischer Hintergrund: Auspufflänge bringt Leistung



Solide Vier-in-eins-Anlage an der Yamaha YZF. Das Hinterrad wird von einer stabilen Kastenschwinge geführt



## Kawasaki ZX-6 R

**Motor**
Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-dohc-Reihenmotor, quer eingebaut; 4 Ventile pro Brennraum über Tassenstößel betätigt; Naßsumpfschmierung; vier 36-mm-Ø-Gleichdruckvergaser; E-Starter.
Leistung (Werk)..............100 PS (74 kW)
bei..........................................12 500/min
Drehmom. (Werk)..........6,5 mkp (64 Nm)
bei..........................................10 000/min
Bohrung/Hub....................66,0/43,8 mm
Hubraum....................................599 cm³
Verdichtungsverhältnis.................11,8:1

**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übers.: 2,02:1; mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Sechsganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, 2,67:1; Gesamt.: 15,8/11,1/8,8/7,4/6,6/5,8.

**Fahrwerk**
Unten offener Alu-Brückenrahmen, Telegabel vorn, Standrohr-Ø 41 mm, Federbasis stufenlos, Zugstufe 12fach, Druckstufe 15fach einstellbar; Aluschwinge mit angelenktem Federbein hinten, Federbasis stufenlos, Zugstufe 4fach, Druckstufe 22fach einstellbar; zwei Vierkolben-Festsättel vorn, Scheiben-Ø 300 mm; Eink.-Schwimmsattel hinten, Scheiben-Ø 230 mm; Leichtmetall-Gußräder.
Federweg vorn/hinten..........120/137 mm
Felgengröße v./h........3.50 x 17/5.00 x 17
Reifengröße vorn...............120/60 ZR 17
Reifengröße hinten............160/60 ZR 17
Reifentyp.........Dunlop D 204 Sportmax II

**Maße**
Gesamtlänge...........................2115 mm
Radstand/Nachlauf.............1415/87 mm
Lenkkopfwinkel.............................66,0°
Sitz-/Fußrastenhöhe...........770/350 mm
Lenkerhöhe-/breite.............880/690 mm
Gewicht (vollgetankt)...................209 kg
Tankinhalt (Werksangabe).............18,0 l

**Meßwerte (offen)**
Max. Leistung.............107 PS (78,6 kW)
bei..........................................12 500/min
Max. Drehmoment.........6,5 mkp (64 Nm)
bei............................................9000/min
Beschl. 0-100 km/h..........................2,9 s
Höchstgeschwindigkeit.............245 km/h
Elastizität im letzten Gang
60-140 km/h..................................10,1 s
Verbrauch...............6,2 l/100 km Normal

**Preis**
Listenpreis: 16 260,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung; Service alle 5000 km; Haftpflicht bei 100% (HUK-Allgemeine): 807,00 DM/Jahr; Steuer: 86,40 DM/Jahr.

## Ducati 748 SP

**Motor**
Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-dohc-V-Motor, quer eingebaut; 4 Ventile pro Brennraum über Kipphebel (Desmo) betätigt; Naßsumpfschmierung; Saugrohr-Einspritzung, Ø 44 mm; E-Starter.
Leistung (Werk)................98 PS (72 kW)
bei..........................................11 000/min
Drehmom. (Werk)..............keine Angabe
bei...................................keine Angabe
Bohrung/Hub....................88,0/61,5 mm
Hubraum....................................748 cm³
Verdichtungsverhältnis.................11,6:1

**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übers.: 2,00:1; hydr. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Sechsganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, 2,64:1; Gesamt.: 13,0/9,3/7,4/6,2/5,5/5,1.

**Fahrwerk**
Gitterrohr-Brückenrahmen, Upside-Down-Telegabel vorn, Gleitrohr-Ø 43 mm, Federbasis stufenlos, Zugstufe 15fach, Druckstufe 18fach einstellbar; Einarm-Aluschwinge mit angelenktem Federbein hinten, Federbasis stufenlos, Zugstufe 40fach, Druckst. 25fach einstellbar; zwei Vierkolben-Festsättel vorn, Scheiben-Ø 320 mm; Zweik.-Festsattel hinten, Scheiben-Ø 220 mm; Leichtmetall-Gußräder.
Federweg vorn/hinten..........120/130 mm
Felgengröße v./h........3.50 x 17/5.50 x 17
Reifengröße vorn...............120/60 ZR 17
Reifengröße hinten............180/55 ZR 17
Reifentyp.........Pirelli Dragon MTR 01/02

**Maße**
Gesamtlänge...........................2050 mm
Radstand/Nachlauf.............1410/97 mm
Lenkkopfwinkel.............................65,7°
Sitz-/Fußrastenhöhe...........780/360 mm
Lenkerhöhe-/breite.............800/640 mm
Gewicht (vollgetankt)...................211 kg
Tankinhalt (Werksangabe).............17,0 l

**Meßwerte (offen)**
Max. Leistung.............105 PS (77,2 kW)
bei..........................................10 500/min
Max. Drehmoment.........8,2 mkp (80 Nm)
bei............................................8300/min
Beschl. 0-100 km/h..........................3,1 s
Höchstgeschwindigkeit.............245 km/h
Elastizität im letzten Gang
60-140 km/h..................................12,6 s
Verbrauch.................6,7 l/100 km Super

**Preis**
Listenpreis: 29 490,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung; Service alle 10 000 km; Haftpflicht bei 100% (HUK-Allgmeine): 442,00 DM/Jahr; Steuer: 108,00 DM/Jahr.

## Yamaha YZF 750

**Motor**
Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-dohc-Reihenmotor, quer eingebaut; fünf Ventile pro Brennraum über Tassenstößel betätigt; Naßsumpfschmierung; vier 38-mm-Ø-Gleichdruckvergaser; E-Starter.
Max. Leistung..................98 PS (72 kW)
bei..........................................11 000/min
Drehmom.(Werk)..........7,1 mkp (70 Nm)
bei............................................9000/min
Bohrung/Hub....................72,0/46,0 mm
Hubraum....................................749 cm³
Verdichtungsverhältnis.................11,5:1

**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übers.: 1,90:1; hydr. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Sechsganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, 2,69:1; Gesamt.: 13,1/9,9/7,9/7,0/6,2/5,5.

**Fahrwerk**
Unten off. Alu-Brückenrahmen, Upside-Down-Telegabel vorn, Gleitrohr-Ø 41 mm, Federbasis stufenlos, Zugstufe 12fach, Druckstufe 10fach einstellbar; Aluschwinge mit angelenktem Federbein hinten, Federbasis 7fach, Zugst. 40fach, Druckst. 20fach einstellbar; zwei Sechskolben-Festsättel vorn, Scheiben-Ø 289 mm; Zweik.-Festsattel hinten, Scheiben-Ø 214 mm; Leichtmetall-Gußräder.
Federweg vorn/hinten..........120/130 mm
Felgengröße v./h........3.50 x 17/5.50 x 17
Reifengröße vorn...............120/70 ZR 17
Reifengröße hinten............180/55 ZR 17
Reifentyp..................Bridgestone BT 50

**Maße**
Gesamtlänge...........................2160 mm
Radstand/Nachlauf...........1420/108 mm
Lenkkopfwinkel.............................66,0°
Sitz-/Fußrastenhöhe...........760/340 mm
Lenkerhöhe-/breite.............860/740 mm
Gewicht (vollgetankt)...................226 kg
Tankinhalt (Werksangabe).............19,0 l

**Meßwerte (offen)**
Max. Leistung.............109 PS (80,1 kW)
bei..........................................12 000/min
Max. Drehmoment.........7,2 mkp (71 Nm)
bei..........................................10 000/min
Beschl. 0-100 km/h..........................3,5 s
Höchstgeschwindigkeit.............244 km/h
Elastizität im letzten Gang
60-140 km/h..................................12,3 s
Verbrauch...............6,9 l/100 km Normal

**Preis**
Listenpreis: 19 590,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung; Service alle 6000 km; Haftpflicht bei 100% (HUK-Allgemeine): 442,00 DM/Jahr; Steuer: 108,00 DM/Jahr.

## Honda CBR 900 RR

**Motor**
Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-dohc-Reihenmotor, quer eingebaut; vier Ventile pro Brennraum über Tassenstößel betätigt; Naßsumpfschmierung; vier 38-mm-Ø-Gleichdruckvergaser; E-Starter.
Leistung (Werk)................98 PS (72 kW)
bei..........................................10 000/min
Drehmom.(Werk)..........8,1 mkp (80 Nm)
bei............................................7000/min
Bohrung/Hub....................70,0/58,0 mm
Hubraum....................................893 cm³
Verdichtungsverhältnis.................11,0:1

**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übers.: 1,52:1; mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Sechsganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, 2,65:1; Gesamt.: 11,0/8,0/6,3/5,6/5,0/4,7.

**Fahrwerk**
Unten offener Alu-Brückenrahmen, Telegabel vorn, Standrohr-Ø 45 mm, Federbasis stufenlos, Zugstufe 10fach, Druckstufe 14fach einstellbar; Aluschwinge mit angelenktem Federbein hinten, Federbasis 7fach, Zug- und Druckstufe stufenlos einstellbar; zwei Vierkolben-Festsättel vorn, Scheiben-Ø 296 mm; Einkolben-Schwimmsattel hinten, Scheiben-Ø 225 mm; Leichtmetall-Gußräder.
Federweg vorn/hinten..........120/120 mm
Felgengröße v./h........3.50 x 16/5.50 x 17
Reifengröße vorn...............130/70 ZR 16
Reifengröße hinten............180/55 ZR 17
Reifentyp................Bridgestone BT 50 G

**Maße**
Gesamtlänge...........................2055 mm
Radstand/Nachlauf.............1405/89 mm
Lenkkopfwinkel.............................66,0°
Sitz-/Fußrastenhöhe...........780/340 mm
Lenkerhöhe-/breite.............870/700 mm
Gewicht (vollgetankt)...................208 kg
Tankinhalt (Werksangabe).............18,0 l

**Meßwerte (offen)**
Max. Leistung.............123 PS (90,4 kW)
bei..........................................10 000/min
Max. Drehmoment.........9,3 mkp (91 Nm)
bei............................................8000/min
Beschl. 0-100 km/h..........................2,9 s
Höchstgeschwindigkeit.............250 km/h
Elastizität im letzten Gang
60-140 km/h....................................9,2 s
Verbrauch...............6,1 l/100 km Normal

**Preis**
Listenpreis: 20 620,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung; Service alle 6000 km; Haftpflicht bei 100% (HUK-Allgemeine): 442,00 DM/Jahr; Steuer: 129,60 DM/Jahr.



An der Honda CBR 900 RR ist der Leichtbau allgegenwärtig: 4-in1-Anlage mit schmalem Endschalldämpfer



Für Fotoaufnahmen muß auch ein polierter Alu-Rahmen glänzen

**»In kniffligen Passagen gönnt die Aprilia RS 250 der Konkurrenz nur den Duft verbrannten Zweitaktöls«**

vollen Bremsanlage, den haftfreudigen und standfesten Pirellis sowie der nicht zu extrem sportlich ausgelegten Sitzposition. So bewerten denn auch alle drei Fahrer die Aprilia als das pure Spaßmobil, das – spielerisch im Handling – geradezu nach kniffligen Passagen giert. Und in der Tat gibt es nicht wenige Abschnitte in Calafat, wo die RS der Konkurrenz nur den Duft verbrannten Zweitaktöls gönnt.

An der Kawasaki ZX-6 R scheiden sich die Geister. Einig ist man sich nur darin, daß der Motor ein Knaller ist und der Fahrer zu oft zwischen den Gängen landet. In der Leistungsentfaltung setzt der gewaltige Schub ab 8000/min manchem zu abrupt ein, mit dem Resultat, daß der Hinterradpneu nur mühsam mit Grip fol-



Die Ducati 748 ist sogar noch einen Tick handlicher als die 916. Auf dem Rennkurs kommt ihr die straffe Fahrwerksabstimmung sehr entgegen

gen kann. Bemängelt wird zudem der ruppige Übergang vom Schiebebetrieb in den Teillastbereich. Viel Eingewöhnung erfordert auch das extrem auf Handlichkeit getrimmte Fahrwerk. Mit nur 87 Millimetern Nachlauf scheint die schnelle Kawa förmlich über das Vorderrad in die Kurven hineinzukippen, was unwillkürlich Lenkimpulse auslöst, die der ZX-6 R den sauberen Strich vermiesen. Bestätigt werden diese Eindrücke durch die zum Teil verblüffend langsamen Kurvengeschwindigkeiten (siehe Seite 15). Überzeugen können dagegen die exakt dosierbaren, fadingfreien Bremsen vorn und die Auslegung der Feder-/Dämpferelemente. Letztere bieten die größte Bandbreite zwischen straffer und komfortabler Abstimmung.

Auf der 748 muß man sich zunächst einmal richtig sortieren. Es ist die mit Abstand sportlichste Sitzposition mit tief angeordneten Lenkerstummeln und weit oben plazierten Fußrasten. Doch schon nach wenigen Runden hat man die Gelenke schmerzfrei der Ergonomie angepaßt, und das große Klettern beginnt. Die Duc vermittelt sofort ein begeisterndes Sicherheitsgefühl, so als ob die Fahrphysik für dieses Motorrad keine Gültigkeit besäße. Das Super-Handling resultiert aus einem tiefen Schwerpunkt, einer ausgewogenen Radlastverteilung (104 kg vorn/107 kg hinten) und aus zwei nicht zu breit dimensionierten Pirelli-Radialreifen. Vorn begnügt sich der Hersteller mit einem 120/60er, hinten mit einem 180/55er Schlappen, aufgezogen auf einer 3.50 bzw. 5.50 Zoll breiten Felge. Derart besohlt, ist die „kleine" Duc spürbar handlicher als die 916 und zeigt zudem ein geringeres Aufstellmoment beim Bremsen. Allein auf zügig durcheilten Kuppen hebt das Vorderrad schon mal ab, und ein leichtes Lenkerschlagen, das jedoch vom Lenkungsdämpfer in der Amplitude begrenzt wird, ist spürbar. Selbst nach etlichen Runden schärfster Gangart fangen die Pirelli-Dragon-Reifen nicht an zu schmieren und weisen nur kleine Gummiwürste an den Reifenflanken auf. Dies spricht für die sauber ansprechenden, wenn auch sehr straff ausgelegten Federelemente. Exklusivität ist allemal gewahrt in Form einer Showa-Upside-Down-Gabel mit 43-mm-Gleitrohren vorn und einem Öhlins-Federbein hinten, beide in Zug- und Druckstufe sowie in der Federbasis mit allen nur erdenklichen Variationsmöglichkeiten ausgestattet. Was diese Elemente aushalten müssen, dafür ist eine Urgewalt von V-Motor verantwortlich, der im Gitterrohrrahmen als tragendes Bauteil integriert ist. Untenrum bekannt ruppig und unkultiviert, obenrum der schiere Wahnsinn. Der gegenüber der 916 in Hub und Bohrung reduzierte Zweizylinder ist dem 900er Motor in der maximalen Leistung ebenbürtig, nicht im Drehmoment. Und in der Tat steht der Motor bis 7000 Touren nicht so satt im Futter, ohne jedoch schwächlich zu wirken. Dafür reagiert er insgesamt wesentlich spontaner auf die Befehle der Gashand und läßt die Drehzahlmessernadel wie von Geisterhand in den Begrenzer (11500/min) schießen. Das tiefe Grollen der 916 ist der 748 fremd. Fauchend wie ein Vierzylinder spricht der Motor auf plötzlich geöffnete Drosselklappen an, begleitet von einem tiefen Ansaugschnorcheln und der unendlichen Gier nach Drehzahl. Daß es erst ab 7000/min so richtig zur Sache geht, stört nicht, da das eng gestufte Sechsganggetriebe stets die richtige Übersetzung parat hat und die Gänge bei kurzen Schaltwegen auch ohne Kupplung exakt sitzen. Bei soviel Energie gewinnen die Bremsen natürlich an Bedeutung. Auch hier gilt: Das Brembo-Paket aus zwei Vierkolben-Festsätteln und 320er Gußscheiben gehört in Wirkung, Dosierbarkeit und Standfestigkeit zum Besten auf dem Markt. Der hintere Bremskolben ist so dimensioniert, daß erst bei rigoroser Attacke des Fußbremshebels das Rad zum Blockieren neigt. Unterm Strich bleibt die beachtliche Tatsache, daß keiner der drei Fahrer heikle Situationen mit der 748 bestehen mußte, um schnell zu sein. Man hat immer das Gefühl, es könnte noch einen Tick schneller gehen, und die Rundenzeiten bestätigen dies. Egal ob Profi oder Amateur, jeder wird auf der Duc Runde um Runde schneller und kann seine Zeiten peu à peu verbessern. Dies war auf der 748 deutlich und auf der Aprilia ansatzweise festzustellen, weil der Zweitakter eine längere Eingewöhnungszeit verlangt. Im direkten Vergleich sind die Erfolgserlebnisse auf den japanischen Bikes nicht so ausgeprägt. Bereits nach wenigen Runden fährt man mit diesen Motorrädern am Limit, und die Rundenzeiten variieren innerhalb enger Grenzen.

So extrem geschehen auf der Yamaha YZF. Ein Motorrad, auf dem man sich sehr sehr schnell zurechtfindet, da es den Fahrer geradezu umschmeichelt mit einer eher aufrechten Sitzposition und einem neutralen Handling. Aber im direkten Vergleich zu den vier anderen Sportlern ist das Potential der YZF auf der Rennstrecke schnell ausgereizt. Zunächst einmal wirkt der Motor auch in der offenen



249 bis 893 cm³ Hubraum streiten um die Macht auf der Rennstrecke

**»Die Ducati ist überall vorn mit dabei und zieht in einigen Abschnitten unwiderstehlich auf und davon«**

TEST

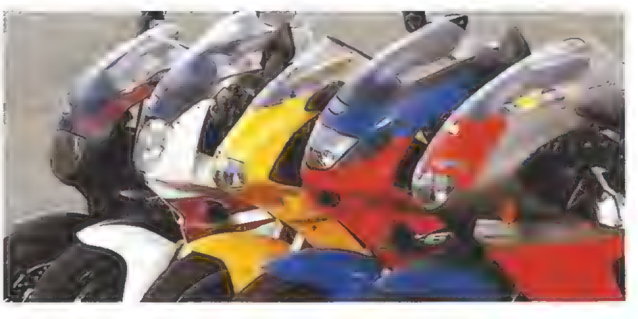


Die Yamaha integriert den Fahrer von der ersten Runde an optimal. Wenn es dann wirklich schnell wird, gerät das Fahrwerk allerdings an seine Grenzen

Version eher müde und nicht so spontan und drehfreudig wie beispielsweise das 600er Aggregat der Kawasaki. Ständig ist man bemüht, in der teigig wirkenden Schaltbox die korrekte Übersetzung zu suchen, ohne dafür belohnt zu werden. Beim Herausbeschleunigen aus engen Kehren ertappt man sich immer wieder dabei, daß man noch einen Gang runterschaltet, um ordentlich vom Fleck zu kommen. Hinzu gesellen sich heftige Lastwechsel im Antriebsstrang und ein Hinterradstempeln, wie wir es bei der YZF bis dato nicht gewohnt waren. Es hapert einfach an einem korrekten Zusammenspiel zwischen den Bridgestone-BT-50-Reifen und dem hinteren Zentralfederbein. Auch die Gabel taucht bei heftigen Bremsmanövern zu stark ein und verliert an Zielgenauigkeit. Als einzige Maschine mit zwei Sechskolben-Festsätteln im Vorderrad unterwegs, kann dieses technische Highlight nur Negativ-Schlagzeilen einheimsen: schlecht zu dosieren, kein ertastbarer Druckpunkt. Aber: Wirkung okay.

Insgesamt wirkt die Yamaha nicht so präzise und etwas behäbig Es stellt sich nur schwerlich ein sicheres Fahrgefühl im Grenzbereich ein. Um so verblüffter ist man über die erzielten Rundenzeiten. Die YZF ist an keinem Punkt der Rennstrecke das schnellste, aber auch nirgends das langsamste Motorrad. Die Fahrwerks- und Motorschwächen, die subjektiv von jedem Fahrer moniert werden, finden in den Rundezeiten keine Entsprechung. Vielleicht hängt dies auch damit zusammen, daß man mit der Yamaha von vornherein sehr schnell unterwegs ist. Dies hat zur Folge, daß das Limit zwangsläufig sehr schnell erreicht ist und die Erfolgserlebnisse anschließend ausbleiben. Unbestritten ist, daß die YZF 750 R die höchsten Allround-Qualitäten im Fünfer-Feld bietet: bester Windschutz, angenehmste Sitzposition und komfortabelstes Fahrwerk. Ansatzweise in die gleiche Richtung tendiert Honda mit der CBR 900 RR. Wie mächtig die Maschine ist, merkt erst, wer auf ihr Platz nimmt und den großen Tank zwischen seinen Oberschenkeln spürt. Für ein Motorrad dieser Hubraumklasse läßt sich die Honda sehr handlich und äußerst spurstabil über den kniffligen Kurs zirkeln. Dabei harmonieren die Bridgestone-BT-50-Reifen mit der CBR deutlich besser als mit der YZF. Aber auch hier zeigen die Bridgestone Schwächen im Heißgrip und nicht die exakte Führung der Pirellis. Außerdem neigt die CBR ebenfalls dazu, sich beim Bremsen in Schräglage aufzustellen. Das direkte Gefühl zur Fahrbahn, das die Ducati so perfekt vermittelt, baut sich bei der Honda nicht auf, da der Fahrer zu weit oben auf dem Motorrad thront. Zudem begrenzen die früh aufsetzenden Fußrasten die maximal erreichbare Schräglage. Pluspunkte sammeln die sauber abgestimmten Dämpferelemente und der kräftige Motor, der aus jeder Drehzahl ordentlich Dampf macht und gerade beim Herausbeschleunigen aus Erster- oder Zweiter-Gang-Kurven viel Boden gutmacht. Positiv zu bewerten ist auch das Getriebe, das stets exakt einrastet und mit kurzen Schaltwegen operiert. So erreicht die CBR an neun von zwanzig Meßpunkten die höchste Geschwindigkeit, ohne jedoch die Konkurrenz abzuschütteln. Richtig schwierig wird es nämlich auf dem Motorrad, wenn die CBR Fahrfehler einstecken muß. Sie reagiert dann recht eigenwillig und indifferent und läßt den Fahrer darüber im unklaren, was als nächstes passiert.

Zur Schlußwertung beziehen wir die Rundenzeiten (siehe Seite 22) mit ein. Die Aprilia zeigt deutlich auf, daß ein professioneller Fahrer sehr schnell mit ihr unterwegs sein kann. Auf dem schwierigen Kurs von Calafat hängt er sogar die Amateure ab, egal auf welchem Bike sie sitzen. Unabhängig davon machen Runden auf der Aprilia einen Heidenspaß, gepaart mit der Einsicht, daß dieser Zweitakter für die tägliche Fahrt zur Arbeit nicht nur nicht taugt, sondern einfach zu schade ist. 12500 Mark muß einem der begrenzte Einsatzzweck schon wert sein. Die Kawa ZX-6 R vereint da schon mehr Alltags-Charaktereigenschaften. Auf der Rennstrecke will sie jedoch regelrecht besiegt werden. Wer das fahrerische Potential dazu hat, kann schnell mit ihr unterwegs sein – wie die Zeiten des Profis beweisen. Nur fünf Zehntel hinter der Ducati und über eine Sekunde vor YZF und CBR – das zeigt, was in der Kawa steckt. Daß dies nicht jeder umsetzen kann, beweisen die beiden anderen Fahrer. Sie kritisieren vor allen Dingen das überhandliche Fahrwerk und plazieren die ZX-6 R nah an den beiden anderen japanischen Bikes. Für 16260 Mark bietet die Kawasaki unter den Viertaktern die schnellsten Rundenzeiten fürs Geld. Schneller, aber auch teurer geht es nur noch mit der Ducati 748, das wahrhaft Gelbe vom Ei auf der Rennstrecke. Egal welcher Fahrer im Sattel saß, stets wurde Bestzeit notiert, das stabilste Fahrwerk attestiert und der Charakter des Motors gepriesen. Als logische Folge signalisierte die Stoppuhr 1.37,8 min. Auch wenn man eine fiktive Vergnügungssteuer einrechnet, fällt der



Fünf Typen, fünf Gesichter: Gemein sind ihnen spitze Mäuler und flache Scheiben

*» Die YZF ist an keinem Punkt der Rennstrecke das schnellste, aber auch nirgends das langsamste Motorrad «*

INTEVI

tuareg




**Die Marke für Enduristen.**

Atlas-Jacke.
Sympatex®-Membrane:



atmungsaktiv, wind- und wasserdicht.
Außen: 550 D-Dupont-Cordura®
mit 3M-Scotchgard-Ausrüstung.
Verstärkt: mit Keprotec®
an Schultern und Ellbogen.
Heraustrennbar: Thermofutter.
Protectoren: Hiprotec II.®
Schnitt: TCS.
Größen: S-XXL.
Bestell-Nr.: 103021,
schwarz/grau.
Bestell-Nr.: 103026,
schwarz/grün/grau.

DM: **749,-**

Dazu: Atlas-Hose DM 549.-
Tel.-Nr. 02 11/98 98-824.
Alles und mehr.

SYMPATEX
Die Klima-Membrane





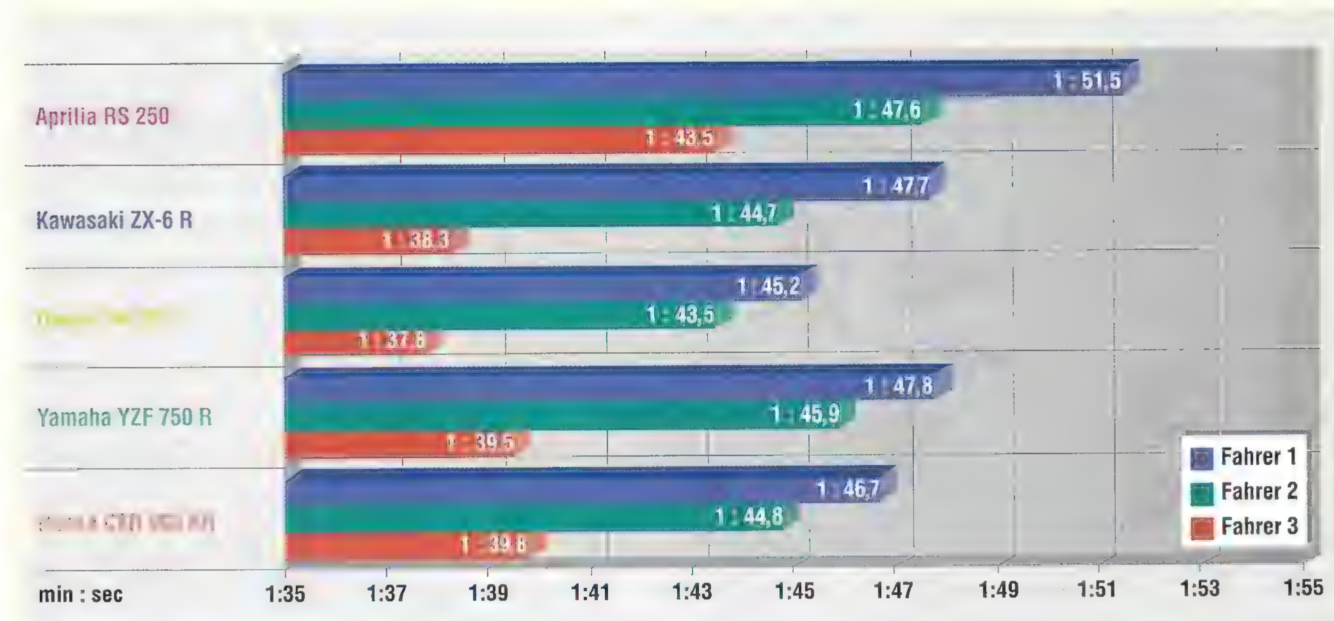
Auf der Honda CBR 900 RR werden die Knie extrem weit gespreizt. Dem Potential für schnelle Rundenzeiten tut dies keinen Abbruch

20620 Mark kalkuliert ist. Sie tendiert eindeutig mehr in Richtung Sport und überzeugt mit durchweg guten Rundenzeiten. Daß sich die Amateure auf der CBR im Verhältnis wohler fühlen als der Profi, verwundert nicht. Der Motor geht unten spürbar besser im Vergleich zur Konkurrenz und paßt irgendwie immer, wogegen das Fahrwerk erst bei schneller Gangart Probleme aufwirft.

So lösen Sportler unterschiedlicher Hubräume Reize und Aversionen gegensätzlicher Natur aus. Jeder ist ein Gewinner, denn Spaß machen sie alle.

**Till Kohlmey**

## Rundenzeiten im Überblick




Preis mit 29490 Mark (Strada: 24490 Mark) für die 748 SP viel zu hoch aus. Und so bleibt die Ducati wohl für viele ein Traum – aber ein schöner.

Zu den bezahlbaren und zudem alltagstauglichen Motorrädern zählt die Yamaha YZF 750 R. Der Profi legt zwar auch mit diesem Motorrad eine ordentliche Zeit (1.39,5 min) hin, aber das schwerfällige Fahrverhalten führt bei nicht so routinierten Treibern zu Hemmschwellen. So muß sich die YZF mit Fahrer eins und zwei den beiden anderen Japanern geschlagen geben. Für 19590 Mark bleibt die YZF aber erste Wahl unter den fünf Sportlern, da sie das größte Einsatzspektrum abdeckt. Da kann auch die Honda CBR 900 RR nicht mithalten, die mit



Die Meßwerte werden vom Computer gespeichert und direkt graphisch dargestellt

*»Die CBR erreicht an neun von zwanzig Meßpunkten die höchste Geschwindigkeit, ohne die Konkurrenz abzuschütteln«*

TEST

# NUR AUS EINEM GESUNDEN ARSCH KOMMT AUCH EIN GESUNDER FURZ.

*Frei nach Martin Luther (1483–1546).*

*Zu Zeiten des großen Reformators zogen noch original Pferdestärken über die Piste. Was hinten rauskam, war auch Mist – aber ziemlich biodynamischer, da haben es die Hinterteile heutiger Hochzüchtungen wesentlich schwerer. Es sei denn, sie fahren mit Castrol FORMULA RS. Einem Öl, das das Letzte aus dem Bock holt, ohne daß das Letzte dabei rauskommt. Denn Castrol FORMULA RS sorgt nicht nur für mehr Leistung, sondern gleichzeitig auch für weniger Emissionen. Maximale Schmierung selbst in den höchsten Drehzahlbereichen ist garantiert. Und das bei minimalem Ölverbrauch. Damit wird die Luft an der Spitze erheblich dünner, aber auch sauberer.*





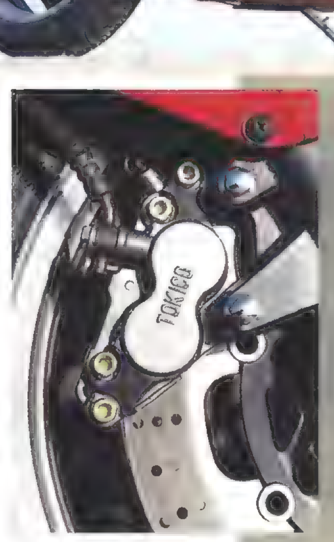


**Castrol. Das muß drin sein.**

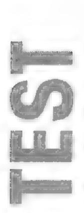



# Zweikampf der Giganten

**Gründlich vorbereitet schicken Suzuki und Kawasaki ihre Bodybuilder GSX-R 1100 W und ZZ-R 1100 in den 95er Struggle um die Leistungskrone**




Tourigen Charakter vermittelt die ZZ-R-Front mit dem ausladenden Plastikkleid, der hochgezogenen Scheibe und dem breiten Schmutzfänger. Gute Wirkung bei exakter Dosierbarkeit zeichnen die Vierkolben-Festsättel im Vorderrad aus



Seit der Antike halten es die Olympioniken mit dem Wahlspruch „citius, altius, fortius", und in der Tat haben sich die Leistungen der Athleten im Laufe der Zeit kontinuierlich verbessert. Gleiches gilt für die Entwicklung von Motorrädern, wobei dem „Stärker und schneller"-Gedanken überragende Bedeutung zukommt: Seit den Anfängen des Motorradbaus 1896 mit der 2,5 PS starken Hildebrand & Wolfmüller beherrscht die Suche nach Leistung und Geschwindigkeit das Denken der Entwicklungsingenieure. Fündig wurde man vor allem in Fernost, wo mittlerweile die Giganten Suzuki GSX-R 1100 W und Kawasaki ZZ-R 1100 als einzige Konkurrenten im zähen Ringen um die Krone des stärksten Zweirads übriggeblieben sind.

Beide vertrauen aufs gleiche Motorenkonzept: flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen, die im Falle Suzuki über drehzahlfeste Tassenstößel mit innenliegenden Shims, bei der Kawasaki über wartungsfreundliche Schlepphebel 16 Ventile bedienen. Das Hub-/Bohrungsverhältnis ist unisono kurzhubig gehalten, bei der ZZ-R mit 58 zu 76 Millimeter etwas extremer als bei der GSX-R mit 60 zu 75,5 Millimeter. Fast marginal sind die daraus resultierenden Hubraumdifferenzen von 1052 Kawa-Kubik zu den 1074 cm³ der Suzuki GSX-R. Um die hochdrehenden Hochleistungstriebwerke – Rotphase ab 11 500/min – vor etwaigen Hitzeschäden zu bewahren, verfügen beide neben der Flüssigkeitskühlung über einen separaten Ölkreislauf mit Ölkühler für den ergänzenden Wärmetausch.

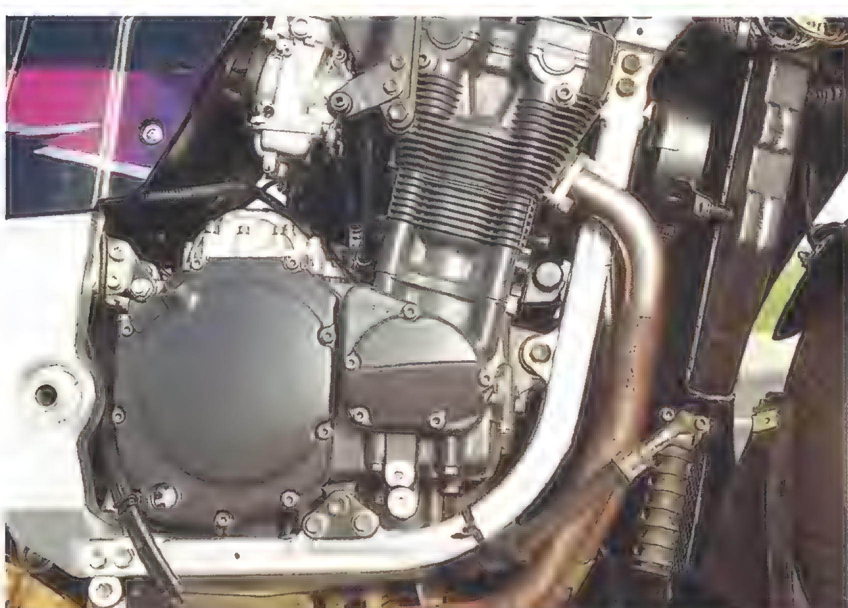



Gedrungene Silhouette, Upside-Down-Gabel und Doppelscheinwerfer geben die sportliche Marschrichtung der GSX-R optisch vor. Hervorragend verzögern die einmaligen Sechskolben-Festsättel, die aber nur mäßig dosierbar sind

Fotos: Frank Ratering




In der Ruhe liegt die Kraft: Souverän und äußerst kultiviert entfaltet der ZZ-R-Reihenvierer sein Drehmoment, man ist praktisch nie im falschen Gang



Leistung im Überfluß: Keiner ist stärker als das GSX-R-Triebwerk, die spitze Motorcharakteristik bedingt den größten Vortrieb bei höheren Drehzahlen

Gentlemanlike, wie es das Importeurs-Agreement nun einmal vorsieht, steigen die 1100er Hubraumzwillinge ZZ-R und GSX-R nur mit 100 beziehungsweise 98 PS Leistungsvermögen in den bundesdeutschen Ring. Ungeachtet der Tatsache, daß schon diese Leistung manchen überfordern kann: So richtig zur Sache geht es erst, wenn die beiden Riesen bar aller künstlichen Hemmungen gegeneinander antreten.

Allerdings wollen die befreienden Mittelchen auf den Einzelfall abgestimmt sein, da die Power unterschiedlich gekappt wird. Beim Kawa-Triebling lassen kleine Bohrungen in den Gasschiebern den Unterdruck im Venturirohr zusammenbrechen, sobald ein bestimmter Öffnungsgrad überschritten ist. Entdrosselt wird preiswert über 88 Mark teure Hülsen, die – in die Schieber gepreßt – die Öffnungen verschließen.

Aufwendiger müssen es die Leistungsfetischisten bei der Suzuki treiben: Neben neuen Ansaugstutzen sind andere Haupt- und größere Luftdüsen für die 40er Gleichdruckvergaser fällig; für die Umrüstung gehen allein an Materialkosten über 800 Mark drauf.

Doch der Aufwand lohnt sich: Der Rollenprüfstand des TÜV Rheinland spuckte bärenstarke 147 PS bei 9000/min aus, womit dem ebenfalls befreiten Kawa-Vierer mit 145 PS bei 10 100 Touren nur die Silbermedaille bleibt. Noch knapper sieht die Drehmomentenscheidung aus: 114 ZZ-R-Newtonmetern, bei 8000 Umdrehungen auf die Kurbelwelle gewuchtet, stehen deren 113 der GSX-R gegenüber, die diese bei 8900/min lockermacht. Bei der Drehmomententfaltung kommen beiden Big Bikes die 95er Modellpflegemaßnahmen zugute, was vor allem bei der Suzuki für eine fülligere Kurve sorgt: Zwischen 3700 und 10 500 Touren stehen stets mehr als 9 Newtonmeter bereit, ein Wert, den die ZZ-R schon im letzten Jahr vorgelegt hatte. Trotz aller drehmomentfördernden Kniffe: Zwischen 4000 und 5000 Umdrehungen gönnt sich das GSX-R-Triebwerk ein Päuschen, das sich im Fahrbetrieb durch ein deutliches Loch bemerkbar macht. Das fällt jedoch nicht mehr so kraß aus wie beim Vorgänger.

Also bleibt es, wie es war: In puncto Leistungsentfaltung ist die Kawa der King. In diese Richtung zielen auch die für '95 geänderte Vergaserbedüsung und die neue Zündkennlinie. Kein Verschlukken, keine Pause, vollkommen harmonisch entwickelt der Reihenvierer seine Kraft. Auf dem Meßblatt findet dies in Form einer bauchigen Kurve ohne Knick und Wellen seinen Niederschlag. Als weiteres Plus führt die Kawa ihren seidenweichen Motorlauf ins Feld, lästige Vibrationen eliminiert die für Reihenvierzylinder unübliche Ausgleichswelle völlig.

Dagegen wirkt das flüssigkeits-/ölgekühlte Suzuki-Aggregat wie ein altertümlicher Poltergeist. Nichtsdestotrotz zeigt der rauhe Suzuki-Geselle im Beschleunigungs- und Elastizitätswettbewerb seine Muskeln: In allen Disziplinen sieht ihn die unbestechliche Lichtschranke eine Zehntelsekunde vor dem Kawa-Kraftprotz im Ziel. Was ein wenig überrascht, denn die GSX-R kommt mit einer stinknormalen Fünfgangbox aus, während die ZZ-R ein sechsstufiges Getriebe besitzt. Allerdings geriet die Kawa-Sekundärübersetzung

**» Auf Vollgasetappen bringt die ZZ-R ihre tourigen Vorzüge zur Geltung «**



# Die motorrad reisen & sport Prämie!

**Sie werben einen neuen Abonnenten, und wir schicken Ihnen einen Hochdruckreiniger**
*(Zuzahlung nur 189 Mark)*

**Und zwar nicht irgendeinen, sondern diesen 110 bar starken Hochdruckreiniger Kärcher 310 mit sechs Meter Hochdruckschlauch, Stahlrohr-Verlängerung und Aufsatz für Reinigungsmittel**




## Ich habe einen neuen Abonnenten geworben!

**GUTSCHEIN**

Ich habe einen neuen Abonnenten für ***„motorrad, reisen & sport"*** geworben. Bitte schicken Sie mir den
**Hochdruckreiniger Kärcher 310**
(Zuzahlung 189 Mark)

Die Zuzahlung wird bei Anlieferung kassiert. Ich erhalte meine Prämie, sobald der Abonnent seine ersten Bezugsgebühren bezahlt hat.

Name/Vorname

Straße/Nr.

PLZ Ort

Telefon Datum

***12/18/031/631***

Dieses Angebot ist begrenzt bis zum 31.07.95 und gilt nicht für Auslandsbestellungen. 5/95

**AUFTRAG**

Ja, ich möchte ***„motorrad, reisen & sport"*** für zunächst ein Jahr beziehen. Das Abonnement verlängert sich jeweils nur dann um ein weiteres Jahr, wenn ich es nicht bis spätestens 3 Monate vor Ablauf des Lieferjahres kündige. Der derzeitige Bezugspreis beträgt halbjährlich DM 36,- inkl. Zustellgebühren. Die erste Zeitschrift wird in ca. 6 Wochen geliefert.

Name/Vorname

Straße/Nr.

PLZ Ort

***Gewünschte Zahlungsweise bitte ankreuzen:***
***Abbuchung vom Konto*** ☐ 1/2-jährlich ☐ jährlich

Konto-Nr. BLZ Bankinstitut

***Gegen Rechnung*** ☐ 1/2-jährlich ☐ jährlich
Bitte keine Vorauszahlung leisten, Rechnung abwarten.

Telefon 1. Unterschrift

**Vertrauensgarantie:** Ich weiß, daß ich den Auftrag innerhalb von 14 Tagen, ab heute – rechtzeitige Absendung genügt – beim ***„motorrad, reisen & sport"-Leserservice, 20347 Hamburg***, widerrufen kann.

Datum 2. Unterschrift

***Jeder kann Abonnenten werben, ohne selbst Abonnent zu sein.***

Für den Abonnenten zum Verbleib

**VERTRAUENSGARANTIE:**
Die Bestellung ***„motorrad, reisen & sport"*** zum Preis von halbjährlich DM 36,- inkl. Zustellgebühren kann ich innerhalb von 14 Tagen – rechtzeitige Absendung genügt – beim ***„motorrad, reisen & sport"-Leserservice, 20347 Hamburg,*** widerrufen.

Gutschein und Auftrag bitte vollständig ausfüllen, unterschreiben und senden an: „motorrad, reisen & sport"-Leserservice, 20347 Hamburg

## Technische Daten

### Kawasaki ZZ-R 1100

**Motor**
Flüssigkeitsgekühlter dohc-Vierventil-Reihenvierzylinder mit Ölkühler, Schlepphebel; Naßsumpf; vier 40-mm-Ø-Gleichdruckverg.; E-Starter.
Leistung (gedrosselt).100 PS (74 kW)
bei....................................9500/min
Drehmom. (gedr.).....9,5 mkp (93 Nm)
bei....................................5000/min
Bohrung/Hub...............76,0/58,0 mm
Hubraum............................1052 cm³
Verdichtungsverhältnis............11,0:1

**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übersetzung: 1,64:1; hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Sechsganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, Übers.: 2,59:1; Ges.übers.: 11,9/8,7/6,7/5,6/4,9/4,4.

**Fahrwerk**
Zweischleifen-Alurahmen, Telegabel vorn, Standrohr-Ø 43 mm, Basis stufenlos, Zugstufe 3fach einstellbar; Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein hinten, Basis stufenlos, Zugst. 4fach einst.; zwei Vierkolben-Festsättel vorn, Scheiben-Ø 320 mm; Festsattel hinten; Leichtmetall-Gußräder.
Federweg vorn/hinten.....120/117 mm
Felgengröße v./h...3.50 x 17/5.50 x 17
Reifengröße vorn..............120/70-17
Reifengröße hinten...........180/55-17
Reifentyp........Bridgestone BT 54 F/R

**Maße**
Gesamtlänge...................2180 mm
Radstand/Nachlauf......1500/107 mm
Lenkkopfwinkel.........................63,5°
Sitz-/Fußrastenhöhe......760/320 mm
Lenkerhöhe/-breite........910/720 mm
Gewicht (vollgetankt).............265 kg
Tankinhalt (Werksangabe)...........24 l

**Preis**
Listenpreis: 21400,- DM inkl. NK, Garantie: 2 Jahre o. km-Begr.; Service: alle 5000 km; HP-Vers. (100% HUK-Allg.): 807,00 DM; Steuer: 158,40 DM.

### Suzuki GSX-R 1100 W

**Motor**
Flüssigkeitsgekühlter dohc-Vierventil-Reihenvierzylinder mit Ölkühler, Tassenstößel; Naßsumpf; vier 40-mm-Ø-Gleichdruckverg.; E-Starter.
Leistung (gedrosselt)...98 PS (72 kW)
bei....................................9500/min
Drehmom. (gedr.).....9,5 mkp (93 Nm)
bei....................................4500/min
Bohrung/Hub...............75,5/60,0 mm
Hubraum............................1074 cm³
Verdichtungsverhältnis............11,5:1

**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übersetzung: 1,56:1; hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Fünfganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, Übers.: 2,75:1; Gesamtübersetzg.: 11,6/7,7/6,0/5,1/4,4.

**Fahrwerk**
Zweischleifen-Alurahmen, Upside-Down-Gabel vorn, Tauchrohr-Ø 43 mm, komplett einstellbar; Zweiarm-Aluschwinge mit Zentralfederbein hinten, komplett einstellbar; zwei Sechskolben-Festsättel vorn, Scheiben-Ø 310 mm; Festsattel hinten; Leichtmetall-Gußräder.
Federweg vorn/hinten.....120/160 mm
Felgengröße v./h...3.50 x 17/5.50 x 17
Reifengröße vorn..............120/70-17
Reifengröße hinten...........180/55-17
Reifentyp............Dunlop Sportmax II

**Maße**
Gesamtlänge...................2245 mm
Radstand/Nachlauf......1485/100 mm
Lenkkopfwinkel.........................65,2°
Sitz-/Fußrastenhöhe......790/400 mm
Lenkerhöhe/-breite........900/730 mm
Gewicht (vollgetankt).............249 kg
Tankinhalt (Werksangabe)...........21 l

**Preis**
Listenpreis: 20090,- DM inkl. NK, Garantie: 2 Jahre o. km-Begr.; Service: alle 6000 km; HP-Vers. (100% HUK-Allg.): 442,00 DM, Steuer: 158,40 DM.

## Meßwerte




für '95 etwas länger, was sich zwar nachteilig auf die Spurtkraft, aber vorteilhaft auf die Endgeschwindigkeit auswirkt: Mit 274 km/h ist die Kawa der Chef im Ring bei den Big Bikes. Hier macht sich das Ram-Air-System so richtig bemerkbar, das erst bei höherem Tempo zu voller Wirkung gelangt.

Mit 265 km/h Spitze fällt die Suzuki unter die „Übersetzungs"-Opfer. Aber Topspeed ist nicht alles, sagten sich die Suzuki-Mannen und schicken ihren Leistungsträger mit wettkampfdienlichen Mittelchen in das 95er Turnier. Da wäre zunächst die Mg-Al-Diät: Zylinderköpfe, Ansaugstutzen und Lichtmaschinendeckel sind nun aus leichtem Magnesium, Fußrasten und Schalldämpfer aus Aluminium gefertigt. So entschlackte die neue GSX-R laut Prospekt um volle sieben auf 248 Kilo; zum Vergleich: Die Kawa wuchtet pralle 265 Kilogramm auf die Waage. Der Gewichtsverlust ging nicht zu Lasten der Stabilität, ganz im Gegenteil: Modifikationen am Alu-Rahmen und eine neue, aus der 750er GSX-R bekannte Motor-Rahmen-Verschraubung erhöhten die Torsionssteifigkeit.

Stabiler geriet die auf 43 Millimeter im Durchmesser gewachsene Upside-Down-Gabel der Suzi, die mit allen Weihen der Verstellbarkeit gesegnet ist. Bei harten Bremsmanövern taucht die Gabel jedoch sehr tief ein, die Federn könnten progressiver ausgelegt sein. Und Bremsen kann man wie mit keiner zweiten: Zwei Sechskolben-Festsättel sind im Serienbau eine Seltenheit und in der Wirkung sehr ordentlich, Dosierbarkeit na ja. Da gefallen die Kawa-Stopper bei guter Wirkung mit besserer Berechenbarkeit.

Dennoch hat der Geübte im kurvigen Terrain mit der Suzuki die Nase knapp vorn: Handlichere Geometrie und geringeres Gewicht machen sie gefügiger für Schräglagenwechsel, allerdings bedarf die hohe Schwerpunktlage gewisser Gewöhnung. Bei niedrigen Geschwindigkeiten fällt auch der Lenkungsdämpfer kaum negativ auf, der Lenkerschlagen bei entlastetem Vorderrad wirksam unterbindet. Allein die Neigung, Spur- und Längsrillen zu folgen, trübt den guten Eindruck.

Aus anderem Holz ist die ZZ-R geschnitzt: Sie will in jeder Beziehung ein Big Bike sein und macht das ihrem Trainer auch klar. Flotte Kurvenhatz ist zwar möglich, insgesamt reagiert die Kawa aber schwerfälliger. Ihr Revier sind lange Vollgasetappen, auch wenn die kurz geratenen Federwege etwas am Komfort knabbern und Wellen in schnellen Autobahnkurven dem Fahrwerk die Grenzen aufzeigen. Dafür bringt die ZZ-R ihre tourigen Vorzüge zur Geltung: Die ausladende Verkleidung bietet besseren Windschutz, die bequeme Sitzposition erlaubt streßfreies Kilometerfressen, und die neue Digitaluhr im Cockpit befriedigt auch den letzten Informationswunsch.

Suzuki erhöhte die Reisefreundlichkeit dank neuer Fußrasten-Positionierung mit einer im Vergleich zu Vorgängermodellen durchaus moderaten Sitzposition, den Kawa-Komfort kann – und will – die GSX-R aber nicht erreichen. Schließlich passen das super-sportliche Image und die ausgezeichneten Fahrleistungen besser zum hart erkämpften Titel „Stärkstes Bike", den sich Suzuki mit 20090 Mark honorieren läßt. Als Sieger darf sich aber auch die ZZ-R fühlen: Wer sich die Medaille „Schnellste Maschine" ans Revers heften will, muß dem Kawa-Händler 21400 Mark in die Hand drücken.

**Thilo Kozik**

### Fazit

*Erst ungedrosselt zeigen die beiden Kraftprotze ihr wahres Gesicht, wobei die Suzuki ihrem Ruf als Super-Sportler gerecht wird und die Kawasaki einen prima Sport-Tourer abgibt. Erfreulich, daß beide Big Bikes mit der „offenen" Leistung keine Fahrwerks- oder Bremsenprobleme haben.*

*» In allen Fahrleistungsdisziplinen liegt die Suzuki ein Zehntel vor der Kawa «*



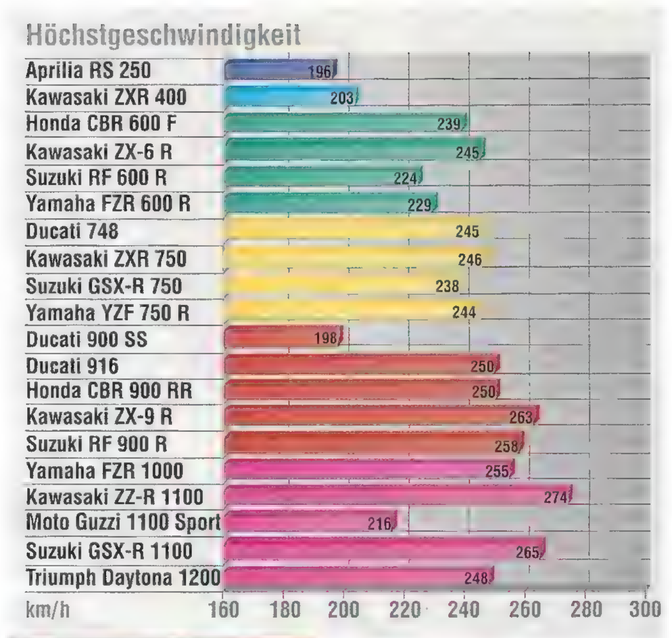


DER VERSAND:
21027 HAMBURG
TEL.: 040/73 41 93 60
FAX: 040/73 41 93 47
DIE FILIALEN:
52070 AACHEN, JÜLICHER STR. 29, 0241/9108091 10717 BERLIN, GÜNTZELSTR. 17–18, 030/86409083 33602 BIELEFELD, KREUZSTR. 32, 0521/174957 38112 BRAUNSCHWEIG, HAFENSTR. 60/ERNST-BÖHME-STR., 0531/2312055 28199 BREMEN, FRIEDRICH-EBERT-STR. 195, 0421/5980047 44145 DORTMUND, BORNSTR. 64, 0231/838308 40210 DÜSSELDORF, GRAF-ADOLF-STR. 66, 0211/356477 45127 ESSEN, FRIEDRICH-EBERT-STR. 78, 0201/223387 24939 FLENSBURG, TOOSBÜYSTR. 13, 0461/21530 60316 FRANKFURT/M., WITTELSBACHER ALLEE 22, 069/4909747 15230 FRANKFURT-ODER, KARL-LIEBKNECHT-STR. 28, 0335/322230 36037 FULDA, AM ROSENGARTEN 12, 0661/9709990 06108 HALLE, C/O AUGROS GMBH, GROSSE STEINSTR. 83, 0345/2029729 20097 HAMBURG, SÜDERSTR. 83, 040/236202-0 30161 HANNOVER, HAMBURGER ALLEE 26, 0511/3180418 76133 KARLSRUHE, FRITZ-ERLER-STR. 9–11, 0721/9374239 34117 KASSEL, KURT-SCHUHMACHER-STR. 1, 0561/7390196 24103 KIEL, SOPHIENBLATT 19, 0431/63651 56068 KOBLENZ, EMIL-SCHÜLLER-STR. 39, 0261/9114166 50677 KÖLN, BONNER STR. 52, 0221/9348136 04105 LEIPZIG, JACOBSTR. 1/ECKE JAHNALLEE, 0341/281654 23556 LÜBECK, KREMPELSDORFER ALLEE 34, 0451/4998084 41236 MÖNCHENGLADBACH, ODENKIRCHENERSTR. 25, 02166/41726 81541 MÜNCHEN-HAIDHAUSEN, AUERFELDSTR. 25/ECKE BALANSTRASSE, 089/48900165 48153 MÜNSTER, FRIEDRICH-EBERT-STR. 181–183, 0251/77033 89231 NEU-ULM, MEMMINGERSTR. 51, 0731/9806043 61239 OBERMÖRLEN, DIESELSTR. 20, 06002/1775 49084 OSNABRÜCK-SCHINKEL, BUERSCHE STR. 143, 0541/971550 72764 REUTLINGEN, LEDERSTR. 102, 07121/330326 83026 ROSENHEIM, ÄUSSERE MÜNCHENER STR. 9, 08031/42149 66117 SAARBRÜCKEN, GOEBENSTR. 25, 0681/56443 70191 STUTTGART, HEILBRONNER STR. 89, 0711/251723 97080 WÜRZBURG, UNTERDÜRRBACHER STR. 116, 0931/9701818 FRANKREICH: 68470 BARTENHEIM, CARREFOUR DE L'EUROPE, 0033-89682066 NIEDER-LANDE (VERSAND): LOUIS POSTORDERING, ANTWOORDNR. 4433, 3500 VE UTRECHT, TEL. 030-941199, FAX 030-943399
NAMELESS = LOUIS RESTPOSTEN 20097 HAMBURG, SPALDINGSTR. 74, 040/231155 30165 HANNOVER, VAHRENWALDER STR. 36, 0511/3180449 40215 DÜSSELDORF, KARL-RUDOLF-STR. 176, 0211/9385331
DER '95er KATALOG überall am Kiosk! ... und natürlich in allen Filialen!
BESTELLANNAHME
24 STUNDEN
040 - 73 41 93 60
Persönlich! (Kein Anrufbeantworter)
Verpackung ohne den Grünen Punkt wird unfrei zurückgenommen.
FUN COMPANY
Louis
SCHRAUBER TIPS!
NEU im Programm: Vergaser-Ansaugstutzen im Set. Für div. Kawasaki und Yamaha Modelle schon ab DM 24.-
49.-
Polierset
Dieses 6teilige Set verhilft allen Metallteilen an Ihrem Motorrad zu neuem Glanz!
Best.Nr. 10003805
114.-
Ventilfederpresse
Unverzichtbar bei Arbeiten am Zylinderkopf! Profiwerkzeug für alle Ventilgrößen.
Best.Nr. 10003918
100
Schrauben-sortiment
100 St. M6 Innen-Sechskant-Schrauben in div. Längen.
Edelstahl! Best.Nr. 10003123
49.-
100 St. M6 Sechskantmuttern Edelstahl! Best.Nr. 10003125 DM 12,90
FUN COMPANY
Louis
24 STUNDEN
Kompressions-prüfer
Gibt Auskunft über den Verschleißzustand eines Motors. Anschluß für 12 mm und 14 mm Kerzengewinde.
Best.Nr. 10034175
39.80




# Die Top 20 im Meß-streß

**Alle relevanten Daten der 20 wichtigsten Sportler auf einen Blick, von Topspeed über Elastizitätswerte bis hin zum Leistungsgewicht. Ob 250er oder 1200er – auf Rollenprüfstand und Rennstrecken mußten die Bikes zeigen, was wirklich in ihnen steckt**






Unser Fotograf Wolfgang Spankowski ist gelegentlich recht flott unterwegs; die ersparte Zeit nutzt er, um nicht alltägliche Aufnahmen wie diese eines Cockpits zu schießen. Das Foto entstand übrigens auf einer Rennstrecke. Kein anderes Serienmotorrad läuft über 270 Sachen, nur drei Maschinen durchbrechen die Schallmauer von 260 km/h. Die giftigen 600er erreichen mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 245 km/h (ZX-6 R) das Niveau der 750er

**Beschleunigung 0 - 100 km/h** (s)

| | |
|---|---|
| Aprilia RS 250 | 4,7 |
| Kawasaki ZXR 400 | 4,7 |
| Honda CBR 600 F | 3,1 |
| Kawasaki ZX-6 R | 2,9 |
| Suzuki RF 600 R | 3,4 |
| Yamaha FZR 600 R | 3,5 |
| Ducati 748 | 3,1 |
| Kawasaki ZXR 750 | 3,3 |
| Suzuki GSX-R 750 | 3,2 |
| Yamaha YZF 750 R | 3,5 |
| Ducati 900 SS | 3,4 |
| Ducati 916 | 3,0 |
| Honda CBR 900 RR | 2,9 |
| Kawasaki ZX-9 R | 2,9 |
| Suzuki RF 900 R | 2,9 |
| Yamaha FZR 1000 | 3,2 |
| Kawasaki ZZ-R 1100 | 2,9 |
| Moto Guzzi 1100 Sport | 4,3 |
| Suzuki GSX-R 1100 | 2,8 |
| Triumph Daytona 1200 | 3,1 |

s: 2 2,5 3 3,5 4 4,5 5

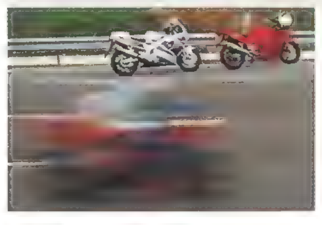
**Beschleunigung 0 - 400 m** (s)

| | |
|---|---|
| Aprilia RS 250 | 13,1 |
| Kawasaki ZXR 400 | 13,1 |
| Honda CBR 600 F | 11,2 |
| Kawasaki ZX-6 R | 10,9 |
| Suzuki RF 600 R | 11,8 |
| Yamaha FZR 600 R | 11,7 |
| Ducati 748 | 11,3 |
| Kawasaki ZXR 750 | 11,2 |
| Suzuki GSX-R 750 | 11,1 |
| Yamaha YZF 750 R | 11,2 |
| Ducati 900 SS | 12,1 |
| Ducati 916 | 11,1 |
| Honda CBR 900 RR | 10,9 |
| Kawasaki ZX-9 R | 10,8 |
| Suzuki RF 900 R | 10,7 |
| Yamaha FZR 1000 | 11,0 |
| Kawasaki ZZ-R 1100 | 10,8 |
| Moto Guzzi 1100 Sport | 12,5 |
| Suzuki GSX-R 1100 | 10,7 |
| Triumph Daytona 1200 | 11,2 |

s: 8 9 10 11 12 13 14



Gegen die brachiale Power der Suzuki GSX-R 1100 ist derzeit kein Kraut gewachsen – Klassenbeste mit 2,8 Sekunden. Nur einen Lidschlag später durcheilen Honda CBR 900 RR, Suzuki RF 900 R sowie die Kawasaki ZX-9 R, ZZ-R 1100 und die kleine ZX-6 R unsere Lichtschranke – dies macht deutlich, daß beim Sprint von 0 auf 100 km/h nicht nur PS zählen. Ihren Gewichtsvorteil allerdings kann die Fire Blade in dieser Disziplin nicht ausspielen



Die klassische Quartermile: Ohne die richtige Mixtur aus Hubraum, Drehmoment und Pferdestärken können 400 Meter sehr lang sein, die Aprilia RS 250 und die Kawasaki ZXR 400 bilden in dieser Disziplin daher die Schlußlichter. Sechs Maschinen bewältigen diese Distanz in weniger als elf Sekunden, die Suzuki RF 900 R und GSX-R 1100 markieren mit jeweils 10,7 Sekunden die Bestzeit. Die magische Zehn-Sekunden-Grenze bleibt dennoch in weiter Ferne

# Sie suchen einen kernigen Chopper. Wir empfehlen Ihnen vier.

M.L.&S.

Ob Sie nun auf uns, Ihren Bauch oder Ihren Verstand hören: Die VIRAGO-Family bringt den Kreislauf auf Touren. Das sind Vollblut-Chopper für jede Kubik-und Gewichtsklasse.

Zum Beispiel die XV 250/S. Mit ihr kann man klein anfangen und trotzdem groß rauskommen. Der fahrtwindgekühlte V-2-Motor macht in der versicherungsgünstigen Kubikklasse mächtig Dampf. Man sitzt – wie bei jeder Virago – entspannt und tief, was für kleinere Fahrer sehr wichtig ist.

Mit unserem Bestseller, der XV 535/S, beginnt die Klasse der kardangetriebenen Chopper. Wenn der V-2-Motor zum Leben erwacht, entwickelt er schon aus dem Stand heraus ein kräftiges Drehmoment. Untermalt vom sonoren Ausatmen der Zylinder, kommt man mit der XV 535/S markant und stilecht auf Touren.

2 JAHRE GARANTIE OHNE KM-BEGRENZUNG 2 YAMAHA

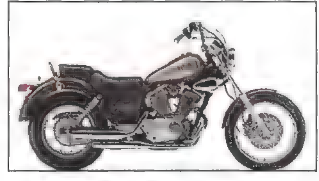
Dieses Erlebnis kann man mit der XV 750 und der XV 1100 noch weiter auf die Spitze treiben. Denn die großvolumigen Chopper sind optisch und technisch absolut verlockend. Genug der Worte – denn das Gefühl, auf einer VIRAGO zu sitzen, ihren Herzschlag zu spüren und ihrem tiefen Sound zu lauschen, ist durch nichts zu ersetzen.

Außer durch einen Besuch beim Yamaha-Vertragshändler. Er bietet eine faire Finanzierung und kennt die Schlüssel zum „real way of drive"...

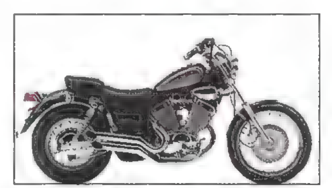
Mitsui Maschinen GmbH, Yamaha Motorräder
Hellersbergstraße 9, 41460 Neuss
Tel. 0 21 31/164-0, Fax 0 21 31/164-159



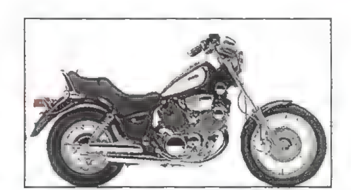

**Aus Liebe zum Detail**



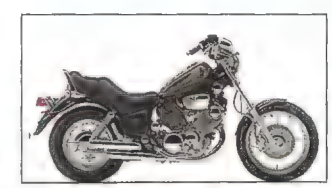
**Die XV 250/S. Kleiner Hubraum – große Klasse.**



**Die XV 535/S. Der Bestseller, Maßstab für viele.**



**Die XV 750. Ausgewogen in Leistung und Potential.**



**Die XV 1100. Großes Volumen und sattes Drehmoment.**

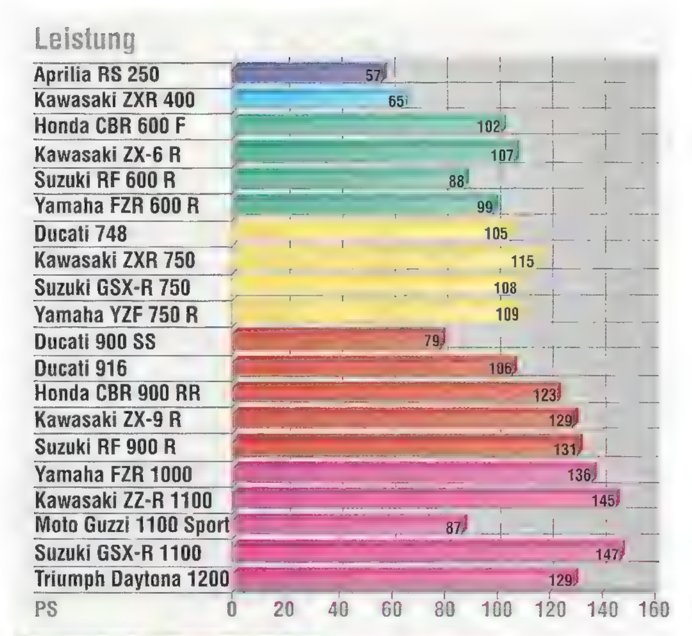
Ab XV 535/S sind alle Viragos auch mit 25 kW (34PS) verfügbar bzw. darauf umrüstbar

Virago

Wir sind dabei:
GRAND PRIX
Deutschland
19.-21. Mai '95
NÜRBURGRING

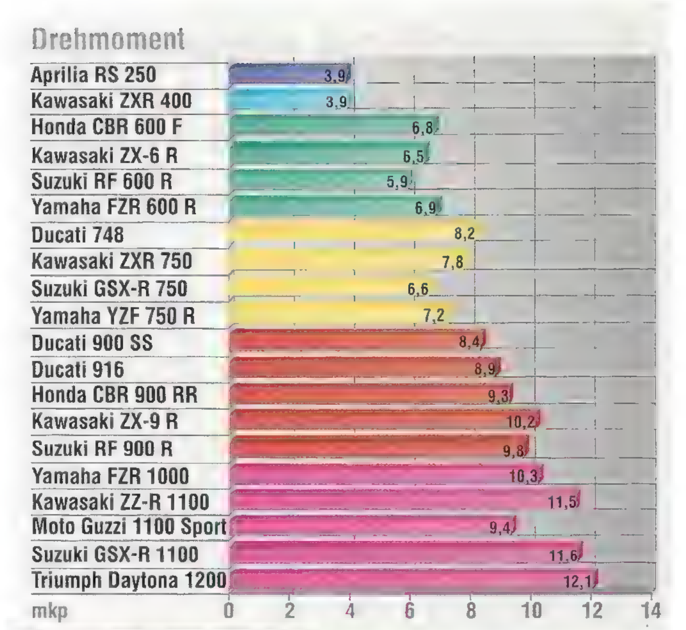
laut ist out Motorradfahrer nehmen Rücksicht!

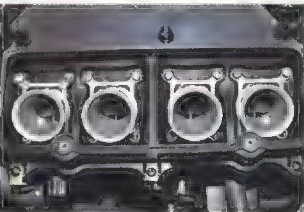
Qualität fordert Qualität. Yamaha empfiehlt ARAL



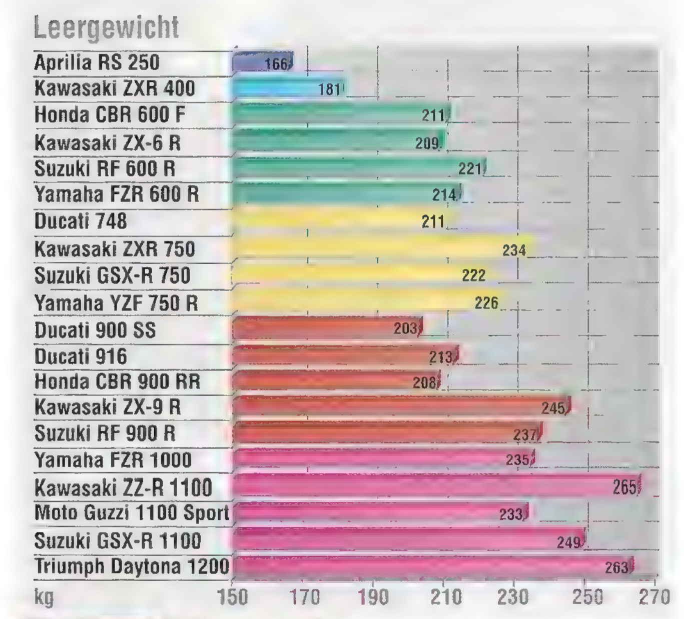



Auch bei der Leistungsmessung auf dem Rollenprüfstand zeigt die GSX-R 1100, wo der Hammer hängt: 147 muntere PS stehen am Getriebeausgang zur Verfügung. Zwei PS weniger stempelt die Kawasaki ZZ-R 1100 auf den Asphalt, fünf Verfolger erreichen Werte zwischen 123 PS (Honda CBR 900 RR) und 136 PS (Yamaha FZR 1000). Beachtlich wiederum das Ergebnis für die Kawasaki ZX-6 R: Mit echten 107 PS distanziert sie ihre direkten Konkurrenten deutlich



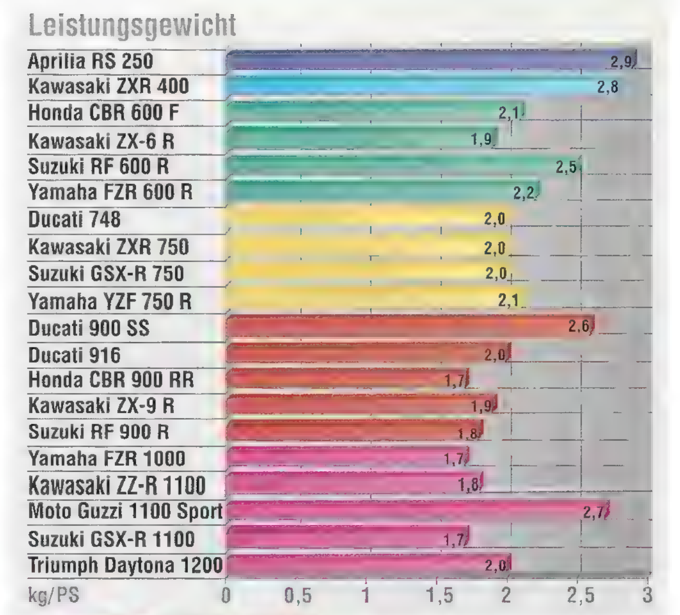



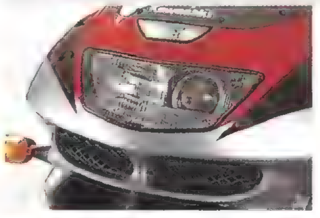
Der Hubraumriese Triumph Daytona 1200 verbläst in puncto Drehmoment das gesamte Feld: Satte 12,1 mkp schaufelt das Triebwerk frei, und zwar schon bei 6500 Touren. Daß jedoch bei gleichem Hubraum durchaus krasse Unterschiede in Sachen Drehmoment auftreten können, zeigt sich nicht nur im recht enttäuschenden Ergebnis der Guzzi 1100 Sport. Auch bei den 750ern und bei den 900ern klaffen die Werte einiger Modelle weit auseinander






Kleine Aprilia RS 250 ganz groß: Das Fliegengewicht bringt nur 166 Kilogramm auf die Waage – hubraumstarke Brecher wie die ZZ-R 1100 und die Triumph Daytona 1200 wiegen rund 100 Kilogramm mehr. Bei den 600ern sind die Unterschiede gering, bei den 900ern markiert die Ducati 900 SS mit 203 Kilogramm den Bestwert. Die ZX-9 R (248 kg) trägt den meisten Speck mit sich herum, sie ist gar schwerer als die FZR 1000 und die Moto Guzzi 1100 Sport



Trotz des geringsten Leergewichts besitzt die Aprilia RS 250 mit 57 PS das schlechteste Leistungsgewicht: Jedes Pferdchen muß 2,9 Kilogramm bewegen. Den Spitzenplatz teilen sich die GSX-R 1100, die CBR 900 RR und die FZR 1000: Nur jeweils 1,7 Kilogramm pro PS sind derzeit das Maß der Dinge. Da die Leistung im Stand gemessen wird, können kraftsteigernde Staudruck-Systeme wie an der Kawa ZX-9 R und an der Honda CBR 600 F nicht zum Tragen kommen



Wasserspiele: Auch erfrischende Geländeübungen machte der tourige Enduro-Single gern mit




**Über 30000 Kilometer mußte das Funbike F 650 von BMW beweisen, ob es auch auf Dauer Spaß ohne Reue bereitet**

# FEUER TAUFE

Das, was BMW seit Ende 1993 unters Zweiradvolk streut, ist, gemessen an der bis dahin betriebenen Firmenphilosophie, einzigartig. Kein Kardan, kein Boxermotor, und das Ganze in recht kurzer Zeit – zweieinhalb Jahre Entwicklungszeit – auf die Räder gestellt. Hinter dem weiß-blauen Propeller verbergen sich die United Colours of Europe mit ein paar japanischen Zugaben in Form der Vergaser, Federelemente und Instrumente. Der Single stammt aus Österreich von Rotax, Rahmen und Bremsen kommen aus Italien, wo bei Aprilia in Noale auch die Montage stattfindet. Auf die Wahrung von BMW-Standards wurde schon bei der Gesamtkonzeption geachtet, wobei ein Katalysator und das typische BMW-Equipment nicht fehlen durften. Ausdruck finden diese Qualitätsansprüche nicht zuletzt in der Edelstahl-Auspuffanlage und der gleitgelagerten Kurbelwelle – unter den großen Singles sehr ungewöhnlich.

Ob nun die vielen Köche womöglich den F-650-Brei verdorben haben, sollte unser Dauertest klären. Exakt 30223 Kilometer stampfte die Euro-BMW durch den Testalltag, wobei ihr weder Autobahnvollgashatz bei sommerlicher Gluthitze und Ausflüge bei Schneetreiben noch gelegentliche Schlammschlachten erspart blieben. Dabei zeigte sich, daß die Ausführung mit ungeregeltem Kat – inzwischen Serienstand – nicht ganz so drehfreudig im oberen Tourenbereich agiert wie das Ende '93 getestete katlose Modell. Die gemächlichen Urlaubstouren, für die die F 650 schon wegen der 35/32-Liter-Integralkoffer, des 22-Liter-Topcase (zusammen inkl. Trägersystem 1400 Mark) und der Handschützer (39,50 Mark) mit Vorliebe ausgesucht wurde, dürften für den geplagten dohc-Vierventil-Single eine Erholung gewesen sein. Darauf deutet schon der Durchschnittsverbrauch von nur 4,8 Litern Super bleifrei pro 100 Kilometer während des Dauertests hin. Im Einzeltest auf genormter Strecke genehmigte sich der Single nämlich 6,3 Liter, etwa so viel, wie auch bei der üblichen Alltagshetzerei durch die beiden Mikuni-Vergaser floß. Beim Spritkonsum galt wie beim Ölverbrauch die Faustregel: Je forscher am Gasgriff gedreht wird, desto mehr Betriebsstoffe verheizte die F. So pendelte der Ölkonsum zwischen 0,0 und 0,6 Liter auf 1000 Kilometer. Insgesamt mußten nur 5,5 Liter Schmierstoff im Laufe der gesamten Testdistanz nachgefüllt werden, was einem Ölverbrauch von 0,2 Litern pro 1000 Kilometer entspricht. Wenig praxisgerecht ist indes die Zugänglichkeit des Ölreservoires der Trockensumpfschmierung im oberen Rahmenrohr. Auf großer Tour sollte daher stets ein kleiner Trichter mitgeführt werden. Außerdem fällt der Bereich zwischen Minimum und Maximum auf dem Peilstab (etwa 0,3 Liter) sehr knapp aus. Und schließlich ist die Kontrolle der korrekten Füllmenge auch nicht ganz ohne. Laut Handbuch geht das so: das heiße Triebwerk mindestens zehn Minuten abkühlen lassen, dann Maschine gerade stellen, Motor eine Minute im Leerlauf tuckern lassen, danach mit aufgelegtem Peilstab messen. Nach langem Hin und Her lautete bei uns die Anweisung: „morgens bei kaltem Motor den Ölstand nach einer Minute Laufzeit prüfen", weil es zu ungenauen Angaben im Fahrtenbuch gekommen war.

Genügsamkeit und damit günstige Unterhaltskosten sollten sich als große Tugend der kleinen BMW herausstellen. Nur alle 10000 Kilometer steht ein Service-Termin an, bei dem neben dem Ölwechsel eine Ventilspielkontrolle und der Austausch der beiden Zündkerzen vorzu-

Schmalhans: Ohne all die rundlichen Kunststoffteile wirkt die F 650 dank Single-Technik und Einschleifen-Profilblechrahmen ausgesprochen zierlich



Mit der F 650 auf Gourmettour: Touren- und Kurvenspaß im Elsaß

nehmen sind. Auch die Verschleißteile kann man an einer Hand aufzählen: Bei km-Stand 17013 ein Satz Bremsbeläge vorn (78,61 Mark) und ein kompletter Kettensatz (221,74 Mark). Da läßt es sich leicht verschmerzen, daß noch ein Bremslichtschalter für den Heckstopper nach 10434 Kilometern (Garantie) und eine Auspuffdichtung zwischen linkem Krümmer und Hosenrohr (Garantie) bei km-Stand 23468 fällig wurden.

Die Schraubarbeit beschränkte sich während des Tests im wesentlichen auf die seltenen Reifenwechsel. Im Gegensatz zum Vergleichstest (Heft 12/93) trat der Dauertestkandidat nicht mit den Pirelli MT-60-Reifen an, mit denen die F-650-Frontpartie bei großer Schräglage kein besonderes Sicherheitsgefühl vermitteln konnte. Statt dessen waren die Michelin T 66 X montiert, mit denen der Single ziemlich neutral und zielgenau durch die Kurven stampft sowie sauber geradeaus marschiert. Dabei bringt es der Hinterradreifen auf Laufleistungen von rund 20000 Kilometern. Die Reifen (siehe Tabelle) wurden nur früher gewechselt, weil der Heckpneu spürbare Kippkanten bekommen hatte. Mindestens ebenso hohe Laufleistungen verspricht die Metzeler-Paarung Enduro 4, die gegenüber den Michelin einen etwas besseren Nässegrip aufweist und genauso sauber geradeaus rennt. Allerdings verlangt der Metzeler-Frontpneu ein wenig Gewöhnung, da er etwas höheren Krafteinsatz beim Einlenken erfordert und der Fahrer bei konstanter Schräglage mit etwas Handkraft am Lenker die Fuhre auf Kurs halten muß.

Das Bridgestone-Duo TW 101 und TW 152 reagiert bei guten Geradeauslaufeigenschaften sensibler auf Längsrillen und gibt sich sehr handlich. Als Kehrseite der Medaille muß man sich darauf einstellen, daß die F 650 mit diesen Gummis ab einem bestimmten Schräglagenwinkel abrupt abkippt. Leider mußte die Paarung wegen eines platten Vorderreifens sehr früh wieder ausgetauscht werden. Rein rechnerisch ist diese Reifenkombination im Hinblick auf eine Restprofiltiefe von 1,6 Millimetern auf dem Hinterrad für 9000 bis 10000 Kilometer gut. Alle drei getesteten Reifenmarken eignen sich sehr gut für den Straßeneinsatz und relativ festes Gelände. Auf nassem und losem Untergrund setzen sich die Profile mit ihrem großen Positivanteil schnell zu.

Bastelstunden verbrachten wir auch mit der Montage diverser Zubehörteile. So bietet Wüdo in Dortmund eine höhere Cockpitschale inklusive Scheibe an (260 Mark). Dieser Umbau rentiert sich allerdings nur für Fahrer unter 180 Zentimeter Körpergröße, die dann sehr gut vor dem Fahrtwind geschützt sind. Bei größeren Staturen kommt es zu lauten Windgeräuschen direkt im Helmvisierbereich. Uneingeschränkt empfehlenswert ist dagegen der dreiteilige Wüdo-Tankrucksack (216,50 Mark), der die Bewegungsfreiheit von Fahrer und Lenker in keiner Weise einschränkt. Er bietet für die wichtigsten Utensilien genügend Platz, und der Tankeinfüllstutzen bleibt dank seitlicher Reißverschlüsse zugänglich. Als Halterung dienen Spannriemen und Stifte, die anstelle der Original-Schrauben für die

## Gefahrene Reifen

| bis km | Marke | Restprofil in mm |
|---|---|---|
| 17000 | Michelin | T 66 X vorn/2,5<br>T 66 X hinten/3,5 |
| 20000 | Bridgestone | TW 101 vorn/6,0*<br>TW 152 hinten/6,5 |
| 31572 | Metzeler | Enduro 4 vorn/2,8<br>Enduro 4 Steel Radial hinten/4,5 |

*Plattfuß vorn, Komplettwechsel

## Verschleißteile/Defekte

| | |
|---|---|
| 6572 km | Lenkkopflager nachgestellt |
| 10050 km | Ein Ventileinstell-Shim und Zündkerzen erneuert |
| 10434 km | Bremslichtschalter der Hinterradbremse erneuert |
| 12000 km | Schlösser hakeln, mit Graphit behandelt |
| 17013 km | Kompletter Kettensatz und Bremsbeläge vorn erneuert |
| 18490 km | Lenkschloß hakelt, Graphit |
| 20582 km | Zwei Ventileinstell-Shims und Zündkerzen erneuert |
| 22565 km | Tankschloß hakelt, Graphit |
| 23468 km | Auspuffdichtung zwischen linkem Krümmer und Hosenrohr ersetzt |
| 23750 km | Sämtliche Schlösser mit Graphit gängig gemacht |

DAUERTEST

» Die Motorinnereien könnte man praktisch wieder ins Regal für Neuteile legen «



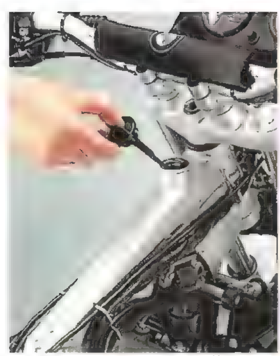
Blitzblank: Der Ventiltrieb ist absolut verschleißfrei



Kohlesubvention: Kaum Ablagerungen im Brennraum



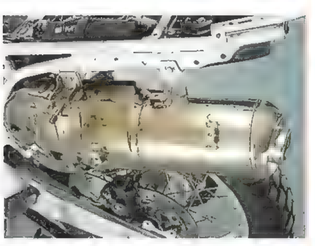
Tipptopp: Sauberes Laufbild der Kurbelwellengleitlager



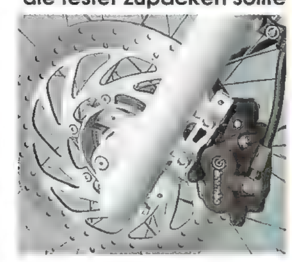
Unpraktisch: Die Ölkontrolle und das Nachfüllen des Schmierstoffs erfordern Fingerspitzengefühl



Fernweh: BMW-Packsystem (1400 Mark) und Wüdo-Tanktaschen (216,50 Mark)



High-Quality: Rostfreie Edelstahlauspuffanlage. Mittelmaß: Zweikolben-Schwimmsattelbremse, die fester zupacken sollte



## Technische Daten

### Motor

Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor mit E-Lüfter; stehend quer, 15° nach vorn geneigt eingebaut; Kurbelwelle zweifach gleitgelagert; eine stirnradgetriebene Ausgleichswelle; zwei obenliegende, über Zahnkette angetriebene Nockenwellen; vier über Tassenstößel mit obenliegenden Einstell-Shims betätigte Ventile; Einlaß-∅ 36,0 mm, Auslaß-∅ 31,0 mm; Trockensumpfschmierung; zwei Unterdruck-Vergaser, Durchlaß-∅ 33 mm; E-Starter; digitale Zündanlage.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bohrung/Hub | 100,0/83,0 mm | Motorleistung (Werksangaben): | |
| Hubraum | 652 cm³ | Max. Leistung | 48 (34) PS |
| Verdichtungsverhältnis | 9,7:1 | bei | 6500 (5700)/min |
| Lichtmaschine | 280 Watt | Max. Drehmoment | 5,8 (4,8)/mkp |
| Batteriekapazität | 12 V/12 Ah | bei | 5200 (4200)/min |

### Kraftübertragung

Primärantrieb über geradeverzahnte Stirnräder 1:1,94; mechan. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; klauengeschaltetes Fünfganggetriebe; Sekundärantr. per O-Ring-Kette 1:2,94; Gesamtübersetzung: 15,1/10,8/8,3/6,7/5,9/5,3.

### Fahrwerk

Einschleifen-Profilblechrahmen mit angeschraubt., gegabeltem Unterzug und angeschweißtem Stahlrohrheck; Telegabel vorn, Standrohr-∅ 41 mm; Profilblech-Zweiarmschwinge mit über Hebelsystem angelenkt. Zentralfederbein hinten, Federvorspannung stufenlos hydraulisch, Dämpferzugstufe stufenlos einstellbar; vorn eine hydraulisch betätigte Doppeikolben-Schwimmsattelzange mit gelochter Scheibe, ∅ 300 mm; hinten eine hydraulisch betätigte Schwimmsattelzange mit gelochter Scheibe, ∅ 240 mm, Kreuzspeichenräder mit Leichtmetall-Felgen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Federweg vorn | 170 mm | Federweg hinten | 165 mm |
| Felgengröße vorn | 2.15 x 19 | Felgengröße hinten | 3.00x 17 |
| Reifengröße vorn | 100/90 S 17 | Reifengröße hinten | 140/80 S 17 |

Im Test gefahrene Reifen: siehe Tabelle Seite 36.

### Maße

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gesamtlänge | 2180 mm | Sitzbanklänge/-breite | 640/200 mm |
| Radstand | 1480 mm | Fußrastenhöhe | 310 mm |
| Nachlauf | 110 mm | Bodenfreiheit | 230 mm |
| Lenkkopfwinkel | 62° | Tankinhalt (Werksangabe) | 17,5 l |
| Lenkerhöhe/-breite | 1100/880 mm | Tankinhalt (Meßwert) | 18,8 l |
| Scheinwerfer | 175 x 110 mm | Gewicht vollgetankt | 193 kg |
| Sitzhöhe | 810 mm | Maximale Zuladung | 178 kg |

### Meßwerte

| | |
|---|---|
| Beschleunigung: | |
| 0 - 100 km/h in | 5,5 s |
| 0 - 400 m in | 13,8 s |
| Höchstgeschw. | 171 km/h |
| Tachoabw. bei 100 km/h | + 11 km/h |
| Standgeräuschmessung | 82 dB(A) |
| Fahrgeräuschmessung | 87 dB(A) |
| Elastizität (im letzten Gang): | |
| 60 - 100 km/h in | 7,2 s |
| 80 - 120 km/h in | 7,1 s |
| Verbrauch T (DT)* | 6,3 l (4,8)/100 km |
| Kraftstoffart | Super bleifrei |
| Theoret. Reichweite | 322 (391) km |
| Max. Leistung | 35 kW/48 PS |
| bei | 6500/min |
| Max. Drehmom. | 57,9 Nm/5,9 mkp |
| bei | 5000/min |

* T= Test; DT= Dauertest

PS: 0, 10, 20, 30, 40, 50 — mkp: 2, 3, 4, 5, 6 — 3 4 5 6 7 8 9 — 1/min x 1000

### Preis

Listenpreis: 13573,50 DM inkl. Zubehör; Garantie: 1 Jahr o. km-Begr.; Service: alle 10000 km; Haftpflicht-Versicherung bei 100% (HUK-Allg.): 288,40 DM; Steuer: 97,20 DM/Jahr.



Viva España: Zum Sonnetanken im Winter nach Spanien

seitlichen Verkleidungsteile eingesetzt werden.

Zumindest für die Spezies der Tourenfahrer, die oft mit Gepäck und Sozius unterwegs sind, lohnt sich der Austausch des Original-Zentralfederbeins, das wir schon im Solobetrieb mit maximaler Vorspannung und 2/3 zugedrehter Zugstufendämpfung fuhren. Hier bietet das wartungsfreundliche (zerlegbare) White-Power-Federbein (799 Mark) wesentlich mehr Reserven und glänzt durch spürbar sensibleres Ansprechverhalten.

Wem die Sitzhöhe auf dem Funbike zu üppig erscheint, der kann bei Emil Schwarz in Schorndorf sauber gefräste Umlenkhebel (300 Mark) ordern, die die Sitzhöhe um 20 Millimeter senken und an den Lagerstellen wartungsfreundliche Schmiernippel aufweisen.

Ganz und gar nicht zum Image der Pflegearmut wollten die Schlösser der F 650 passen. Vor allem das recht schwergängige Tankschloß hakelte immer wieder und war Auslöser gelegentlicher Wutausbrüche. Hier half wie beim Lenkschloß und der Sitzbankverriegelung nur regelmäßiges Abschmieren mit Graphit. Doch selbst das konnte die Sitzverriegelung nicht retten, am Testende war sie austauschreif. Da ist um so bemerkenswerter, daß gerade die Schlösser der Integralkoffer über den gesamten Testzeitraum keine Probleme bereiteten.

Aufmerksamkeit erforderte wieder die Antriebskette, und zwar weniger hinsichtlich des Schmiermittelbedarfs, der sich dank des Hauptständers (Sonderzubehör 149 Mark) leicht decken ließ, sondern der korrekten Spannung wegen. Die auf der Schwinge angegebenen 20 bis 30 Millimeter Durchhang sind nämlich recht üppig bemessen. F-650-Eigner sollten darauf achten, daß der Durchhang eher bei 20 als bei 30 Millimeter liegt, da sonst die Umlenkrolle auf der nach innen verlängerten Bremshebelwelle arg in Mitleidenschaft gezogen wird.

Das konnte man freilich von den übrigen Fahrzeugkomponenten nicht behaupten, wie sich nach der Zerlegung der Testmaschine zeigte: Als austauschreif erwies sich außer der Umlenkrolle und dem Sitzbankschloß nur noch das Steuerkopflager, das Druckstellen hatte. Am Hinterrad waren auf der hoch belasteten Antriebsseite drei Speichenköpfe abgerissen, ansonsten herrschte im wahrsten Sinne des

DAUERTEST

**»» Es gibt bekanntlich nichts, was man nicht noch ein wenig besser machen könnte ««**





Komforthöhe: White-Power-Federbein für Ansprechverhalten und Reserven (799 Mark). Umlenkhebel von Emil Schwarz (300 Mark) verringern die Sitzhöhe



Größenordnung: Das Wüdo-Cockpit (260 Mark) taugt nur für Fahrer bis 1,80 Meter




# TO TRAVEL THE GREAT OUTDOORS




**CCL1 Long Classic Jacke**
Eine hochqualitative Jacke mit klassischem Stil für den ernsten Motorradfahrer.
**Farben:** Schwarz und Braun
**Größen:** Herren 48-60 Damen 36-42
**Preis:** 699,-



**FTN205 Classic Metallic Helm.**
Eine Kombination von Karbon/Kevlar/Fiberglass und stilvoller Metallfarbe im klassischen Stil.
**Farben:** Schwarz, Grün, Burgunder
**Größen:** 54 - 62
**Preis:** 349,-

**CCW1 Wax Original**
Eine klassische englische Wetterjacke aus Wax Cotton, wasserdicht - total und erste Klasse für alle Wetter.
**Farben:** Schwarz, Burgunder, Grün, Braun und Blau.
**Größe:** XS S M L XL
Preis: [illegible]



**CCL5 Classic Jean**
Passend zu allen Club Classic Jacken aus Nappa Rindsleder.
**Farbe:** Schwarz
**Größen:** Herren 28 - 38 Damen 36 - 42
**Preis:** 399,-

Ride in Club Classic style with Frank Thomas

## Exklusive Frank Thomas STÜTZPUNKTHÄNDLER

**21335 LÜNEBURG**
Motshop
Tel: 04131-31308

**22083 HAMBURG**
Motorrad Centrum Jürgen Wagner
Tel: 040-2998522

**24768 RENDSBURG**
Peper Kraftfahrzeug GmbH
Tel: 04331-28480

**26389 WILHELMSHAVEN**
Harms & Herrmann
Tel: 04421 202999

**27432 BREMERVÖRDE**
Didi's Motorrad Center GmbH
Tel: 04761-71190

**27570 BREMERHAVEN**
T Schön Motorräder
Tel: 0471-20500

**27755 DELMENHORST**
Motorradhaus Heuermann
Tel: 04221-14116

**31137 HILDESHEIM**
Motorrad & Sport HG
Tel: 05121-52480

**33100 PADERBORN**
Burgdorf GmbH
Tel: 05251-55535

**33334 GÜTERSLOH**
Beinert
Tel: 05241-1806

**35457 LOLLAR**
Erdmann GmbH
Tel: 06406-4036

**42281 WUPPERTAL**
ABO Motorradsport
Tel: 0202-2527116

**42857 REMSCHEID**
Motorrad Center Frank Gräfe
Tel: 02191-75111

**50829 KÖLN**
Erpelding GmbH
Tel: 0221-583126

**51145 KÖLN**
Siedler KG
Tel: 02203-61071

**52078 AACHEN**
BMW Kohl/Zweirad Treff
Tel: 0241-5688291

**52353 DÜREN**
MBS
Inh. Marlene Gnitchtel
Tel: 02421-87411

**53119 BONN**
Zweirad Schmitz GmbH
Tel: 0228-9850130

**53518 ADENAU**
Zweirad Schmitz GmbH
Tel: 02691-920425

**53783 EITORF**
Auto-und Motorradhaus Mittler
Tel: 02243-3045

**55116 MAINZ**
Zweirad Lustenberger
Tel: 06131-227463

**59872 MESCHEDE ENSTE/WESTFALEN**
Motorrad Engel GmbH & Co KG
Tel: 0291-997700

**61118 BAD VILBEL**
Rainer's Fahrzeughaus
Tel: 06101-64015

**64711 ERBACH/ODW.**
Zweirad Walz
Tel: 06062-2469

**65232 TAUNUSSTEIN-NEUHOF**
Ulrike Banger Ultimoto
Tel: 06128-72172

**65825 KRIFTEL**
Biker City GmbH
Tel: 06192-99750

**66111 SAARBRÜCKEN**
City Motorrad Markt
Tel: 0681-33015

**66424 HOMBURG-ERBACH**
Motorrad Pfeiffer
Tel: 06841-755066

**66453 GERSHEIM**
Motorsport Müller
Tel: 06843-90100

**67707 SCHOPP/PFALZ**
Roadrunner Motorrad GmbH
Tel: 06307-6331

**70178 STUTTGART**
B G Burbulla
Tel: 0711-6407316

**71638 LUDWIGSBURG**
Burbulla & Hauser
Tel: 07141-926666

**72070 TÜBINGEN**
Claudia's Biker Shop
Tel: 07071-51692

**72336 BALINGEN**
M.A.S.H.
Tel: 07433-4044

**73117 WANGEN/ GÖPPINGEN**
Yamaha Motorcorner
Tel: 07161-21033

FRANK THOMAS
CLUB CLASSIC

**73779 DEIZISAU**
Zweirad-Center Walcher
Tel: 07153-83000

**74080 HEILBRONN-BÖCKINGEN**
Umbach & Kessler
Tel: 07131-41539

**74564 CRAILSHEIM**
Wolfi's Biker Treff
Tel: 07951-54

**75179 PFORZHEIM**
Günter & Peter Kern
Tel: 07231-102593

**76829 LANDAU-QUEICHHEIM**
Motorrad Fashion Seiboth
Tel: 06341-51641

**79761 WALDSHUT-TIENGEN**
Waser GmbH
Tel: 07741-4089

**82140 OLCHING**
Motorrad Fuchs
Tel: 08142-3262

**82205 GILCHING**
Harry's Bikeshop GmbH
Tel: 08105-25318

**82377 PENZBERG**
Michael Fuchs Zweiradsport
Tel: 08856-7696

**83022 ROSENHEIM**
Trinki's Biker Shop
Tel: 08031-381240

**83278 TRAUNSTEIN**
Motorrad Veitinger
Tel: 0861-13713

**84524 NEUÖTTING**
Zweirad-Center K Starflinger
Tel: 08671-3720

**85053 INGOLSTADT**
Poschner
Tel: 0841-61010

**86179 AUGSBURG HAUNSTETTEN**
Motoklora
Tel: 0821-87755

**89081 ULM-SÖFLINGEN**
Herzog
Tel: 0731-383211

**89520 HEIDENHEIM/ BRENZ**
Autohaus Reichstein
Tel: 07321-31840

**90480 NÜRNBERG**
Motorrad Rattel GmbH
Tel: 0911-400064

**91522 ANSBACH**
Wolfi's Biker Treff
Tel: 0981-95549

**93051 REGENSBURG**
Stadler Regensburg
Tel: 0941-378851

**93413 CHAM**
Dirnberger
Tel: 09971-32211

**94089 NEUREICHENAU**
Zweirad Paradies Denk GmbH
Tel: 08583-2563

**97076 WÜRZBURG**
H & M Motorrad-Shop GmbH
Tel: 0931-284847

**97526 SCHWEINFURT/ SENNFELD**
Motorrad Witzel
Tel: 09721-69240

**Frank Thomas GmbH, Kaiserswerther Straße 10a, 40878 Ratingen Tel: 02102 25831 Fax: 02102 25614**

Warten aufs Christkind: Der Wintereinsatz hinterließ an der F 650 kaum Spuren



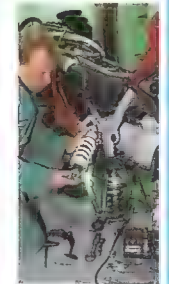

**»Der Langstreckentest hinterließ erfreulicherweise nur an Kleinteilen seine Spuren«**


Schalldruck: Durchgeblasene Schalldämpferdichtung


Kettenschlag: Tiefe Furchen auf der Umlenkrolle


Blockade: Sitzbankschloß vollkommen festgegangen

Grund zur Freude: Neben den Motorinnereien präsentieren sich auch die Fahrwerkskomponenten nach 30000 Kilometern in sehr gutem Zustand. Rostvorsorge und Schutz der Lagerstellen bieten keinen Anlaß zur Kritik. Allerdings erwiesen sich sämtliche Schlösser im Verlauf des Dauertests als sehr pflegeintensiv


Fummelarbeit: Der Einbau des WP-Federbeins gestaltete sich wegen der schlechten Zugänglichkeit mühsam

## Motor- und Fahrwerksanalyse

- [illegible] Kaum Ablagerungen; Ventile dicht, V.-Führungen ohne Befund, Schaftdichtungen okay; Nockenwellen und -lager verschleißfrei.
- [illegible] Kaum Laufspuren, Buchsen praktisch neuwertig.
- [illegible] Laufspiel wie Neuteil, Bearbeitungsspuren noch sichtbar; Stoßspiel und Spannung der Ringe okay, Ölabstreifer ohne Spannungsverlust.
- [illegible] Oberes Pleuel-Auge verschleißfrei, leichte Laufspuren.
- [illegible] Kurbelwelle mit Lagern ohne Befund; unteres Pleuellager spielfrei; Druck- und Umlaufölpumpe ohne Verschleiß.
- [illegible] Reib- und Stahlscheiben im Einbaumaß; Außen- und Innenkorb ohne Kerben; K.-Federn okay.
- [illegible] Lager der Ein- und Ausgangswelle ohne Verschleiß; Zahnräder und Schaltwalze in einwandfreiem Zustand; minimale Laufspuren an den Schaltgabeln.
- [illegible] Kein Verschleiß, öldicht, Standrohre ohne Riefen; Führungsstücke in gutem Zustand.
- [illegible] Dicht, ohne Verschleiß.
- [illegible] Hauptlager und Hebel-Lager freigängig, kein Spiel; Kettenschleifspuren an Führungsgummi, Führungsrolle erneuerungsbedürftig.
- [illegible] Korrosionsfrei, unterer Lageraußenring mit Druckstellen.
- [illegible] Am Hinterrad fehlen auf Antriebsseite drei Speichenköpfe; Bremsen ohne Befund.
- [illegible] Kunststoffteile paßgenau, Lack in gutem Zustand.

Fotos: Jürgen Mainx; Hardy Sommer; Team „motorrad, reisen & sport"


Raster: Druckstellen im unteren Lagerring des Lenkkopflagers
Dunkelmann: Defekter Bremslichtschalter hinten
Verlust: Drei abgerissene Speichenköpfe hinten

Wortes eitel Sonnenschein. In blendender Verfassung zeigten sich sämtliche Motorinnereien, von Verschleiß keine Spur. Im Zylinder waren noch die Bearbeitungsspuren sichtbar, und der Kolben hatte saubere Feuerstege. Tipptopp präsentierten sich Kurbeltrieb, Zylinderkopf und Nockenwellen inklusive Antrieb. Im Brennraum hatten sich kaum Ablagerungen breitgemacht, und die Ventile schlossen noch dicht. Summa summarum ist der F-650-Single nicht nur laufruhig und drehfreudig, sondern auch ebenso standfest wie das makellose Getriebe.

Selbst äußerlich war der F 650 kaum anzusehen, daß sie einen heißen Sommer und einen salzreichen Winter hinter sich hatte: kein Rost am Rahmen und alle Verkleidungsteile in guter Verfassung. Der Edelstahlauspuff wies zwar auf der Innenseite eine braune Kruste auf, die sich aber leicht entfernen ließ.

Sieht man einmal von den hakeligen Schlössern ab, muß der europäischen Gemeinschaftsküche durchaus Respekt gezollt werden. Die vielen Köche haben uns einen vorzüglichen Brei zubereitet, auf den man auch nach 30000 Kilometern immer noch Appetit hat.

**Guido Saliger**

motorrad reisen & sport



Harley-Davidson
883
1
out

# Bodyguards

**Ob Lederkombi oder textiler Fahranzug – in Jacke wie Hose stecken heute Protektoren, die den Motorradfahrer im Fall eines Falles schützen sollen. Wir haben die unterschiedlichen Dämpfer geprüft**

Manchmal passiert's halt, und der zweiradmobile Mensch nimmt – anders als der Papst – unfreiwillig innigen Kontakt zu Mutter Erde auf. Ob ein Fahrfehler, ein Ölfleck in der Kurve oder Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer daran schuld ist, spielt bei dieser schmerzlichen Erfahrung keine Rolle – es tut so oder so weh. Und das besonders an Schultern, Ellbogen, Hüfte und Knien. So verfiel der Motorrad-Mensch früh auf die Idee, sich an diesen exponierten Stellen extra zu schützen, um Sturzfolgen zu mildern. Die Aufgabe der einst simplen Polster übernehmen heute Protektoren, die sich in Material, Aufbau und Eigenschaften erheblich voneinander unterscheiden und vom Kunden daher kaum noch differenziert zu beurteilen sind. Also haben wir die unterschiedlichen Systeme aus ihrem Leder- oder Textilnest geholt, gründlich begutachtet und ihr Dämpfungsverhalten im Testlabor überprüft. Wichtigstes Unterscheidungsmerkmal der Protektoren ist das Material, wonach sie sich in vier Gruppen aufgliedern lassen:

1 Polyethylen (PE) ist der Oldie unter den Protektor-Materialien. Der geschlossenzellige Schaum ist preiswert herzustellen, gut formbar und unempfindlich gegen Wasser und Temperatureinflüsse. Weniger robust reagierte er bei unserer Schlagdämpfungsprüfung. Schon bei verhältnismäßig geringer Stoßenergie geriet er an die Grenze seines Dämpfungsvermögens und machte klar, daß PE-Protektoren zum alten Eisen gehören.

2 Polyurethan (PU) ist da die bessere Wahl. Der teils offenzellige Schaum ist zähelastisch und besitzt ein weitaus besseres Dämpfungsvermögen als sein PE-Pendant. Wie gut die einzelnen PU-Rezepturen ihren Job erfüllen, hängt entscheidend von deren Raumgewicht (RG) ab, das den PU-Anteil am Gesamtvolumen widerspiegelt. Temperfoam (RG 100) rangiert da im Mittelfeld, hat aber entscheidende Nachteile: Der Schaum zerbröselt bei Nässe und bricht bei Kälte. Suprotect (RG 150-175) und der noch dichtere TC-Schaum von „Schwabenleder" überstehen hingegen auch naßkalte Tage schadlos. Feuchtigkeit und hohe Temperaturen beeinträchtigen zwar auch hier die Dämpfung, doch das wird durch Nässeschutz und ausreichende Schichtdicke kompensiert. Nachteil: Gute PU-Protektoren erreichen beachtliche Ausmaße, die den Tragekomfort der Kombi mindern können. Vernünftig in Form gebracht und richtig plaziert, läßt sich mit ihnen aber gut und sicher fahren, zumal der an sich recht steife Schaum bei Körpertemperatur geschmeidiger wird. Ganz neu ist der leichte, vorgeformte ProFoam!, der seine guten Dämpfungseigenschaften über einen breiten Temperaturbereich beibehält und auch als Nachrüstsatz erhältlich ist.

3 Hartschalen waren ursprünglich nur im Geländesport gebräuchlich und haben sich irgendwann auch in der Asphaltszene etabliert. Die Panzer aus Polycarbonat oder Polypropylen sind anatomisch geformt und mit einem Schaum aus PE oder PU unterlegt. Paradedisziplin dieser Protektoren ist der Durchdringungsschutz, in puncto Schlagdämpfung konnte nur die Dainese-Schale akzeptable Meßwerte erzielen. Grund: Der Test-Schlag traf die mittige Erhöhung der Hartschale, die zusätzlich mit Temperfoam unterlegt ist. Vergleichsschläge auf andere Stellen führten zu enorm unterschiedlichen Meßergebnissen. Dies galt indes für all jene vorgeformten Protektoren, die wegen ihrer Konstruktion über unterschiedliche Materialstärken verfügen. Bei den per Klett oder in Taschen fixierten Hartschalen besteht zudem die Gefahr, daß sie verrutschen; in der Praxis ist es in Einzelfällen schon zu scharfkantigen Brüchen der Schalen gekommen.

4 Styropor-Protektoren sind die jüngsten Vertreter unter den Bodyguards. Das Material ist leicht, wasserunempfindlich und ändert seine Eigenschaften auch bei unterschiedlichen Temperaturen nicht. Harte Schläge führen jedoch zu dauerhafter Verformung, was den Austausch des Protektors zur Folge hat. Im Testlabor registrierte die Meßanlage gleichwohl unschlagbare Dämpfungswerte. In Sachen Tragekomfort ist das HiProtec-II-System allerdings nicht erste Wahl. In engen Lederkombis macht gerade der Kniebereich dem Fahrer arg zu schaffen.

Mit dem Rukka RVP air und dem Uvex Ultraguard haben wir noch zwei neue Systeme getestet, die aufgrund ihres Aufbaus und der verwendeten Materialien unter keine der aufgeführten Gruppen fallen. Beide verfügen über akzeptable Dämpfungseigenschaften und bieten hohen Tragekomfort.

In unserem Laborversuch mußten alle Kandidaten die gleiche Testprozedur durchlaufen. Dabei traf ein drei Kilogramm schweres Fallgewicht aus drei verschiedenen Höhen senkrecht auf sein Opfer, der darunter befindliche Meßaufnehmer registrierte die verbleibende Restkraft in Kilonewton. Aufs Korn genommen wurde jeweils die dickste Stelle des Protektors. Die temperaturempfindlichen Schäume wurden zuvor auf 30° C erwärmt, um den unter einer Kombi herrschenden Kleinklimabedingungen gerecht zu werden. Natürlich kann eine solche Trockenübung nicht den Ernstfall simulieren. Die Meßwerte lassen aber durchaus Rückschlüsse auf das Dämpfungsverhalten der einzelnen Materialien und Systeme zu.

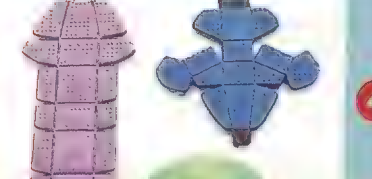
**Bodo Goertz**




3



4

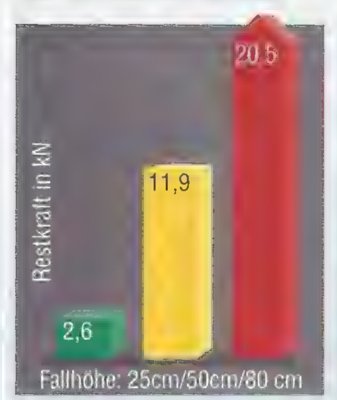


# Die Protektoren im Schlagdämpfungstest



### Dainese Safety Soft

Weiche Kunststoff-Protektoren, die zur Nachrüstung der neuen Tex-Jacken gedacht sind. Die Dämpfungsqualitäten reichen fast an die der Hartschalen heran. Der Bewegungskomfort wird nicht eingeschränkt, allerdings können die Teile verrutschen.






### F. Thomas Armasport

Zweischichtiger 10-mm-PE-Protektor mit weicher Innen- und harter Außenseite, der in Lederkombis und Textilanzügen verarbeitet wird. Guter Tragekomfort und die Unempfindlichkeit des Materials wiegen die schlechten Dämpfungswerte jedoch nicht auf.






### Levior PE

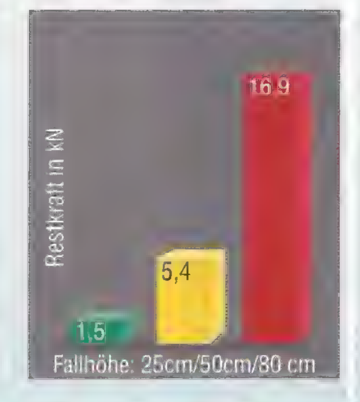
PE-Protektoren mit weicher Innen- und harter Außenseite, die in Lederkombis und Textilanzügen verarbeitet werden. Das getestete Exemplar gehört noch zu den besseren PEs, zeigt aber, daß das Material heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird.






### ALNE Suprotect

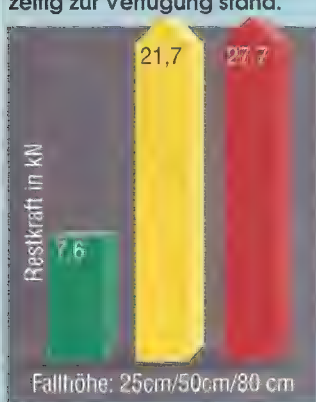
15 mm Suprotect-Schaum mit 2,3 mm Kevlar-Filz außen. Die vorgeformten, recht dicken Protektoren besitzen gute Dämpfungseigenschaften und sind in den Alne-Lederkombis an Schulter, Ellbogen, Unterarm, Hüfte, Oberschenkel und Knie fest eingenäht.






### Polo Aprotec

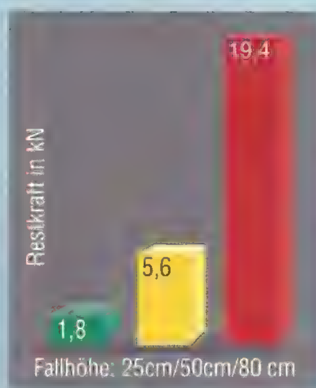
Rund 13 mm starker Temperfoam mit nur mäßigen Dämpfungseigenschaften, der in textilen Fahranzügen und Lederkombis verarbeitet wird. In einigen neuen Modellen wird bereits ein neuer Schaum verwendet, der uns nicht rechtzeitig zur Verfügung stand.






### ERBO

Geformte Protektoren mit 3-mm-PE-Schale außen, einem Kern aus 10 mm Suprotect und 2 mm Kevlar-Filz innen. Die gut fixierten und wassergeschützten Dämpfer schränken den Bewegungskomfort kaum ein und verfügen über gute Dämpfungseigenschaften.






### ProFoam!

Neuer Nachrüst-Protektor aus max. 14 mm PU-Schaum mit sehr guten Dämpfungseigenschaften und hohem Tragekomfort. Weniger temperaturempfindlich als andere PUs. Für Ellbogen und Schulter erhältlich bei Viscotec GmbH, Withauweg 3, 70439 Stuttgart.






### Schwabenleder „TC"

14 mm PU-Schaum mit Kevlar-Filz. Durch gegenseitiges Verkleben einzelner Stücke in Form gebracht, verfügen die voluminösen Protektoren über ausgezeichnete Dämpfungseigenschaften. Sportliche Lederkombis von „Schwabenleder" sind damit ausgerüstet.

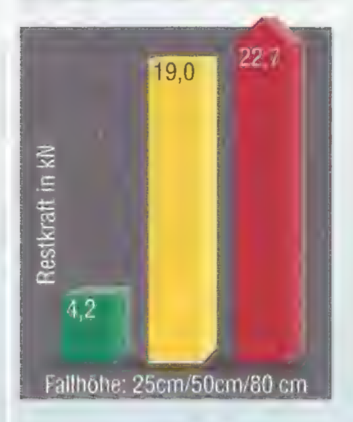


# Die Protektoren im Schlagdämpfungstest



### Suprotect + PE

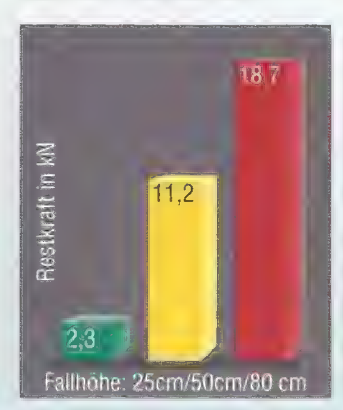
12-mm-Protektor aus Suprotect mit formgebender PE-Außenschale. Verbreitetes System mit gutem Tragekomfort und noch ausreichenden Dämpfungseigenschaften. Die Protektoren sind oft lose in Taschen untergebracht und können deshalb verrutschen.






### Dainese Hartschale

Schale aus Polycarbonat, Erhöhung mit Temperfoam unterlegt. Trägermaterial aus PE-Schaum. Sehr guter Durchdringungsschutz, akzeptable Dämpfungseigenschaften nur im Bereich der Erhöhung. Die Schulterteile können bei einem Sturz verrutschen.






### Levior Hartschale

Anatomisch geformte Hartschale aus Polypropylen, mit dünnem PE-Schaum unterlegt. Die Protektoren werden in den „Black Bull"-Kombis verwendet, sie bieten neben einem guten Durchdringungsschutz aber nur mangelhafte Schlagdämpfungswerte.

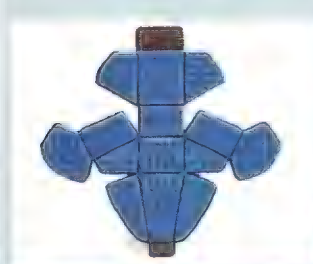





### Richa Hartschale

Anatomisch geformte Protektoren aus Hartkunststoff, die mit einem dünnen PE-Schaum unterlegt sind. Außer einem guten Durchdringungsschutz bieten die Schalen keinerlei Vorteile. Empfehlenswerter sind da die Richa-Kombis mit Suprotect-Protektoren.

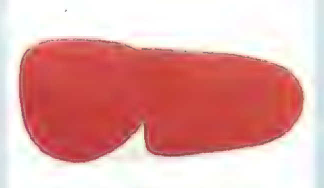


### HiProtec II

Styropor-Segmente, mit PE-Schaum ummantelt. Im Labor lieferte der harte 15-mm-Protektor ausgezeichnete Dämpfungswerte. Wegen der steifen Elemente nur eingeschränkter Tragekomfort in Lederkombis. Ein Schlag führt zur dauerhaften Verformung des Materials.

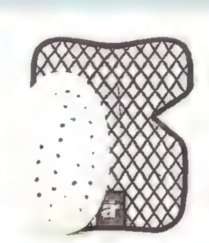


### IXS Protect

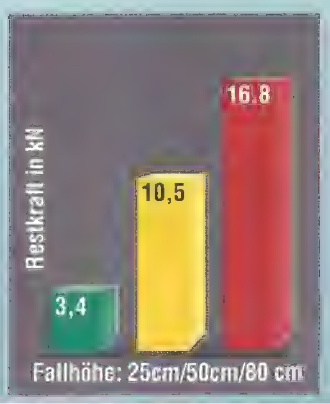
Geformter Nachrüst-Protektor aus flexiblem Styropor, textilkaschiert, max. 14 mm. Der elastische Protect erzielte die besten Dämpfungswerte im Laborversuch, blieb danach aber dauerhaft verformt. Materialstärke nimmt zum Rand hin ab. Guter Tragekomfort.



### Rukka RVP air

Zweiteiliges System mit perforierter Schicht aus Weichkunststoff und einem herausnehmbaren Gummi-Protektor mit flexibler Gitterstruktur. Dämpfungsvermögen, Tragekomfort und Atmungsaktivität zeichnen dieses neue System der Rukka-Textil-Anzüge aus.






### Uvex Ultraguard

Polster-Segmente mit einem zweischichtigen Kern aus geschäumtem Silikon-Gel, in einer luft- und wasserdichten Folie eingeschweißt. Elastische Textilkaschierung. Gutes Dämpfungsvermögen und hoher Tragekomfort dank des flexiblen Segment-Aufbaus.




Fotos: Frank Ratering



NERVEN AUS STAHL
Das Muß für den kompromißlosen Sporttouringfahrer: der PIRELLI DRAGON GT. Durch seine revolutionäre Nullgrad-Stahlgürtel Technologie besitzt er hervorragende Näßeeigenschaften, präzises Handling und exzellente Fahrstabilität. Und das bei außergewöhnlich hoher Laufleistung. Selbst im Hochgeschwindigkeitsbereich zeigt er noch seine Überlegenheit. Start frei für den DRAGON GT! Ein eindrucksvoller Beweis für innovative Spitzenprodukte aus dem vielseitigen Reifenangebot von PIRELLI.
DRAGON GT
DRAGON GT
Wir sind dabei:
GRAND PRIX
Deutschland
19.-21.5.'95, Nürburgring
PIRELLI
MOTORRAD-REIFEN

# PRO+CONTRA

**Wenn sich zwei Motorräder so ähneln wie die Suzuki GSF 600 N und die Yamaha XJ 600 N, bedarf es schon der intensiven Auseinandersetzung zweier versierter Fürsprecher, um die jeweiligen Pluspunkte offenzulegen**

Motorradjournalisten sind einer objektiven Wertung wegen stets um Neutralität bemüht. Trotzdem können selbst wir ab und an nicht verhehlen, daß wir durchaus normale Menschen mit individuellen Neigungen und Gefühlen sind. Jüngstes Beispiel: Da treten die beiden nackten Mittelklasse-Motorräder Suzuki GSF 600 N Bandit und Yamaha XJ 600 N auf der Suche nach der Besseren gegeneinander an, aber was passiert? Nach den ersten Ausfahrten lobt Till Kohlmey die Vorzüge „seiner“ Bandit in höchsten Tönen, während die Qualitäten der „ausgezogenen“ Diversion Thilo Kozik






Naked Bike ist nicht gleich Naked Bike – die gelbe und die rote Gefahr aus dem (fernen) Osten werden von den Testern aus dem (nahen) Westen unter die Lupe genommen

SUZUKI GSF 600 N Bandit



Mächtig breit macht sich der Kraftprotz von Reihenvierer im Brückenrahmen. Betont sportlich fällt die Linienführung aus

YAMAHA XJ 600 N



Schmale Bauweise dank der Lichtmaschinenlage hinter der Zylinderreihe. Etwas hausbacken wirkt die Silhouette

Fotos: Hardy Sommer, Wolfgang Spankowski

absolut überzeugt haben. Resultat: Bei der Besprechung läßt sich kein gemeinsamer Nenner für die Kür des besseren Motorrades finden. Aber lauschen wir der Einfachheit halber dem Zwiegespräch der beiden, die sich in der Redaktion unüberhörbar die Argumente um die Ohren hauen...

„Also, der Yamaha-Vierzylinder ist klar das modernere Triebwerk mit dohc-Technik und seinen nach Genesis-Layout vorgeneigten Zylindern. Das schafft schnurgerade Ansaugwege für die 28er Fallstromvergaser und eine bessere Kühlung der Köpfe."

„Das ist doch allenfalls pseudo-modern. Letztlich handelt es sich um nichts anderes als um einen veralteten Zweiventiler mit Luftkühlung. Der Reihenvierer meiner Bandit hat auch zwei obenliegende Nockenwellen, aber für vier Ventile pro Brennraum; und für den Thermik-Haushalt sorgt die Luft-/Ölkühlung, die sich schon in den hochgezüchteten GSX-R-Modellen bewährt hat."

„Neu ist der Suzi-Motor aber auch nicht. Der werkelt doch schon im Sporttourer GSX 600 F, für die Bandit über andere Nockenwellen und kleinere Vergaser ein bißchen gezähmt. Und die GSX hat ja nun schon sieben Jährchen auf dem Buckel."

„Jetzt aber mal im Ernst, es ist doch kaum modern, den Choke links neben dem Knie zu plazieren – bei der Bandit ist er bedienerfreundlich am Lenker montiert. Und selbst nach der ellenlangen Warmlaufphase muß das Gas vorsichtig dosiert werden, sonst verschluckt sich die Yam."

„Viel besser funktioniert das bei der Bandit aber auch nicht. Beim Ampelstopp stirbt die einfach ab, es sei denn, man hält sie mit Gasstößen am Leben."

„Immerhin hat der Devos vom TÜV Bonn auf seinem Rollenprüfstand mit echten 79 PS bei 10300 Touren sogar noch ein Extra-Pferdchen zur Suzuki-Scheinangabe gefunden. Was sagst du jetzt?"

„Okay, da kann ich nicht gegen anstinken. Schließlich weißt du auch, daß die TÜV-Rolle für die Yam gerade mal 58 PS bei 8250 Touren ausgespuckt hat. Aber jetzt will ich dir mal was sagen: Ein Motorrad dieser Klasse definiert sich doch gar nicht über die Leistung. Dahingleiten und sich den Wind um die Nase wehen lassen, wie's im Suzuki-Pressetext steht – genau das ist es, aber das funktioniert nur bis zu einer gewissen Geschwindigkeit. Darüber werden einem bei diesen ganzen unverkleideten Dingern bloß die Arme lang, also frag ich dich: Was braucht's da mehr Power? Und außerdem: Die Bandit läuft gerade mal 15 km/h schneller, und das trotz 21 PS Mehrleistung. Schließlich schafft auch die Bandit keine 200 Sachen."

## PRO+CONTRA

*»Die Bridgestone sind zwar nicht der Weisheit letzter Schluß, aber sie haften gut im Trockenen und laufen sauber geradeaus«*

„Stimmt, aber mehr Leistung bringt ganz klar auch ein Plus an Sicherheitsreserven, denk' nur mal an die vielen Überholvorgänge auf den Eifelstraßen heute morgen. Kurz runterschalten – und schon läßt du den GTI rechts stehen."

„Da mußt du aber schon zwei- bis dreimal runterschalten, ordentlichen Schub bietet die Suzuki erst ab 6- bis 7000 Umdrehungen. Dann geht, zugegeben, die Post ab. Aber die XJ hängt einfach sauberer am Gas, vor allem unten herum. Deine hektischen Gangwechsel habe ich nicht nötig, außerdem finde ich den Kraftaufwand für die Bandit-Box zu hoch."

„Dafür herrscht aber Klarheit. An der XJ ist das Getriebe irgendwie zu teigig, und die Kupplung kommt nicht so exakt wie bei der Suzuki. Was kann das Motorrad denn dafür, wenn du nur zu faul zum Schalten bist?"

„Darum geht's nicht, das ist eine Frage des Fahrkomforts

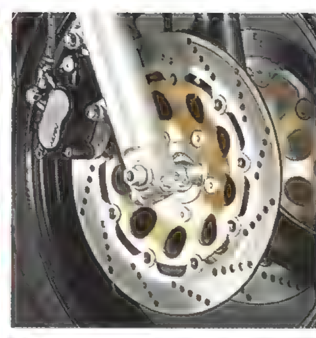
*»Die Yamaha hängt einfach sauberer am Gas, vor allem unten herum«*

und der Souveränität. Und da macht die Yamaha gerade im unteren Drehzahlbereich die klar bessere Figur."

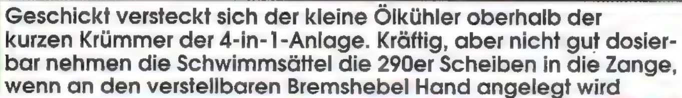
„Als wir heute morgen durch die Eifel gedüst sind, hab' ich das auch gedacht. Aber jetzt wirf doch mal einen Blick auf die Fahrleistungen, die Kollege Spangi ausgedruckt hat: Ich fahr dir in jeder Disziplin auf und davon. Von 0 auf 100 brauch' ich mit meiner Bandit 4,0 Sekunden und nehm dir somit satte 1,1 Sekunden ab. Im Durchzug siehst du auch kein Land mit deiner XJ. 5,9 und 6,9 Sekunden für 60 auf 100 beziehungsweise 100 auf 140 km/h im letzten Gang – deine XJ kommt da gerade auf 6,9 und 9,4. Das sind doch Welten!"

SUZUKI GSF 600 N Bandit





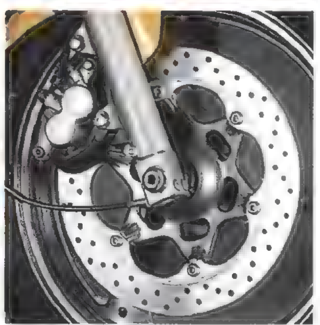


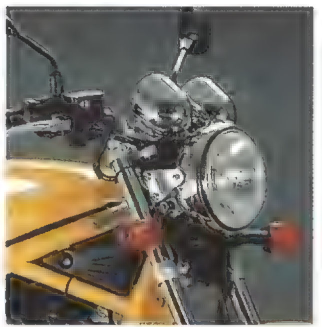


Geschickt versteckt sich der kleine Ölkühler oberhalb der kurzen Krümmer der 4-in-1-Anlage. Kräftig, aber nicht gut dosierbar nehmen die Schwimmsättel die 290er Scheiben in die Zange, wenn an den verstellbaren Bremshebel Hand angelegt wird

YAMAHA XJ 600 N







Spoiler auf dem Zylinderdeckel leiten Kühlluft an thermisch belastete Stellen, elegant windet sich die Fächerkrümmeranlage um die Rahmenrohre. Zwei klassische Rundinstrumente zieren das spartanische Cockpit, die Scheibe verlangt nach starker Hand

„Okay, okay, nach deiner Arithmetik stiehlt die Bandit der Yam also die Schau. Dafür nervt die Kiste fast über den gesamten Drehzahlbereich mit lästigen Vibrationen im Lenker und in den Fußrasten – trotz der gummigedämpften Motoraufhängung vorn. Und in puncto Motorlauf ist und bleibt der olle Suzuki-Triebling ein Rauhbein. Da gefällt mir der seidenweiche und kultivierte Yamaha-Vierzylinder besser, und auch die Gummigelagerung des XJ-Lenkers ist viel wirkungsvoller. Nur zwischen 3700 und 4000 Touren kribbelt es ein bißchen in den Fingern."

„Durch diese Gummi-Lösung wirkt die ganze Lenkung aber nicht so präzise, und du kriegst weniger mit von dem, was sich am Vorderrad tut. Zu einem modernen Motorrad gehören nämlich auch serienmäßig gute Reifen. Die Bridgestone auf der Suzuki sind zwar nicht der Weisheit letzter Schluß, aber sie haften gut im Trockenen und laufen bei Höchstgeschwindigkeit sauber geradeaus."

„Auch die Dunlop K 275 haften recht ordentlich. Kleine Abstriche hat unser Pneupapst Guido in seinem Reifentest in der letzten Ausgabe nur bei Nässe ausgemacht."

„Aber in der Gesamtauslegung wirkt die XJ-Dunlop-Paarung nicht so harmonisch. Vorn ist ein 17-Zöller in 110/80 auf einer schmalen 2.50-Zoll-Felge montiert. Das bedingt eine spitze Reifenkontur und damit ein eher nervöses Handling im Vergleich zur Bandit, die auf 17 Zoll in der Dimension 110/70 und einer gesunden Felgenbreite von 3.00 rollt. Auch das Hinterrad ist mit 150/70 auf 4.50-Zoll-Felge besser gerüstet für sportive Gangart. Dazu kommt die handlichere Geometrie, so daß die Suzuki in engen Passagen wendiger agieren kann. Unterstützend wirkt die Sitzposition: Ich fühle mich stärker integriert, auf der Yamaha throne ich. Trotzdem stellt sich bei der Bandit fast so was wie Enduro-Feeling ein: Lenker, Sitzhöhe und Fußrastenlage verlagern das Körpergewicht nach vorn, so daß du viel Druck auf das Vorderrad geben kannst."

„Für sportliche Ambitionen in den engen Eifelkehren ist das auch gut so, aber auf den nicht so verwinkelten Abschnitten ist mir die weniger anstrengende Sitzposition auf der Diversion – vor allem für zwei Personen – viel lieber. Soziusbetrieb auf der Bandit artet mangels Haltegriffen doch zum Klammertanz aus. Extreme Sportlichkeit begrenzen bei beiden ohnehin schon die Feder-/Dämpferelemente; auf holpriger Straße laufen Bandit und XJ gehörig aus dem Ruder, die komfortorientierte Auslegung läßt grüßen."

„Wobei sich die Suzi im Vergleich zur XJ noch ziemlich achtbar

## PRO+CONTRA



**»Extreme Sportlichkeit begrenzt die komfortorientierte Auslegung der Feder-/Dämpferelemente«**

aus der Affäre zieht. Von hinten gesehen, tanzt das XJ-Heck wild umher wie ein Lämmerschwanz."

„Na, nun übertreib' mal nicht. Immerhin schluckt die 38erGabel kleine Buckel und Unebenheiten, wo das 41er-Bandit-Pendant ohne Sensibilität drüber hüpft."

„Beim Ansprechverhalten mag die XJ-Gabel Vorteile haben, beim heftigen Bremsen ist sie dafür nicht ganz so stabil und verwindet sich leicht."

„Wobei die Bremsmanöver mit der Einzelscheibe der XJ wesentlich kontrollierbarer ausfallen als mit der Zweischeibenanlage der Bandit. Zugegeben, für gute Bremsleistungen muß du schon richtig hinlangen; dagegen weiß ich bei der Bandit nie so recht, woran ich bin. Da ist kein klarer Druckpunkt auszumachen, die Bremse packt unvermittelt ziemlich heftig zu. Für weniger Geübte könnte sich die Überbremsneigung zum ernsten Problem auswachsen."

„Weniger Geübte? Ach ja, die beiden kommen ja auch von Hause aus mit 34 PS."

„Und gerade Anfängern fällt das Rangieren der XJ leichter, schließlich wiegt die nicht nur zwölf Kilo weniger, die hat am Heck auch ein paar Griffe zum Anpacken. Umweltfreaks dürfte auch der große Durst der Bandit aufstoßen. Spritverbräuche von fast acht Litern sind einfach unzeitgemäß."

„Exakt 7,6 Liter, wir wollen doch präzise bleiben. Wer mehr leistet, darf auch mehr Kalorien verbrauchen. Was sind schon 0,9 Liter mehr?"

„'ne ganze Menge. Bei einer Laufleistung von 10000 Kilometern im Jahr zahlst du rund 130 Mark mehr. Und obwohl mein Tank zwei Liter kleiner ist als das Bandit-Faß, fahr ich keinen Meter früher als du an die Zapfsäule."

„Na ja, aber bei Steuer und Versicherung zahlst du gleichviel. Und in der Werkstatt werden sich die Mechaniker nicht gerade freuen, wenn du mit der XJ vorfährst. Denn von Wartungsfreundlichkeit halten die Yamaha-Menschen scheinbar nicht viel. Der rechte Rahmenunterzug der Suzi ist für einfachen Motorausbau praktischerweise abnehmbar, bei deinem Bike muß der Motor komplett aus dem Rahmen gehoben werden."

„Pah, das nennst du pflegeleicht? Erinnerst du dich, daß ich dir eben an der Garage noch beim Kettenschmieren helfen mußte? Dafür ist doch so ein Hauptständer an der XJ was Feines, Kettenpflege leichtgemacht, sage ich nur. Daß so ein Teil an der Bandit fehlt, kapier' ich nicht – zumal die Vorrichtung dafür ja vorhanden ist."

„Schön, aber was empfehlen wir jetzt dem Leser?"

„Na, die sportlich orientierten Tourenfahrer, die es ganz gern auch mal krachen lassen wollen, sind mit der Bandit sicher besser bedient. Wer aber mehr auf Komfort steht, öfters zu zweit tourt und auf den Pfennig achtet, dem sollten wir zur Yamaha raten."

**Till Kohlmey**
**Thilo Kozik**




# PRO+CONTRA



*»Zum Kettenschmieren bei der Bandit brauchst du zwei Leute, die Yamaha hat dafür 'nen Hauptständer«*

## Technische Daten

### Suzuki GSF 600 N Bandit

**Motor**
Luft-/ölgekühlter dohc-Reihenvierzylinder, vier Ventile pro Brennraum, über Schlepphebel betätigt; Naßsumpfschmierung; vier 32-mm-Ø-Gleichdruckvergaser; E-Starter.
Max. Leistung.............78 PS (57 kW)
bei.................................10500/min
Max. Drehmom. .......5,5 mkp (54 Nm)
bei...................................9500/min
Bohrung/Hub...............62,6/48,7 mm
Hubraum...............................599 cm³
Verdichtungsverhältnis...........11,3:1

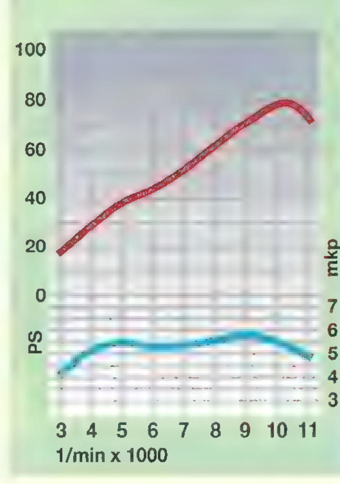
**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übers.: 1,74:1; mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Sechsganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, Übers.: 3,13:1; Gesamt: 16,8/11,2/8,9/7,6/6,6/5,9.

**Fahrwerk**
Doppelschleifen-Stahlrahmen, Telegabel vorn, Standrohr-Ø 41 mm; Zweiarm-Stahlschwinge mit angelenktem Zentralfederbein hinten, Federbasis 7fach einstellbar; zwei Doppelkolben-Schwimmsättel vorn, Scheiben-Ø 290 mm; Einkolben-Festsattel hinten, Scheiben-Ø 240 mm; Leichtmetall-Gußräder.
Federweg vorn/hinten.......130/90 mm
Felgengröße v/h......3.00x17/4.50x17
Reifengröße vorn...........110/70 H 17
Reifengröße hinten..........150/70 H 17
Reifen....Bridgestone Exedra G 601/2

**Maße**
Gesamtlänge......................2155 mm
Radstand/Nachlauf......1430/100 mm
Lenkkopfwinkel.........................64,5°
Sitzhöhe..............................760 mm
Lenkerhöhe-/breite.........1020/730 mm
Gewicht (vollgetankt)..............220 kg
Max. Zuladung.........................200 kg
Tankinhalt (Werksangabe)........19,0 l

**Meßwerte**
Max. Leistung.............79 PS (58 kW)
bei.................................10300/min
Max. Drehmoment....5,8 mkp (57 Nm)
bei...................................9000/min
Beschleunigung
0-100 km/h..................................4,0 s
0-400 Meter...............................12,6 s
Höchstgeschwindigkeit........198 km/h
Elastizität im letzten Gang
60-100/100-140 km/h..........5,9/6,9 s
Verbrauch...........7,6 l/100 km Normal

**Preis**
Listenpreis: 10290,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie 2 Jahre ohne km-Begr.; Service alle 6000 km; Haftpflicht bei 100% (HUK-Allg.): 340,10 DM/Jahr; Steuer: 86,40 DM/Jahr.




### Yamaha XJ 600 N

**Motor**
Luftgekühlter dohc-Reihenvierzylinder, zwei Ventile pro Brennraum, über Tassenstößel betätigt; Naßsumpfschmierung; vier 28-mm-Ø-Gleichdruckvergaser; E-Starter.
Max. Leistung.............61 PS (45 kW)
bei...................................8500/min
Max. Drehmom. .......5,6 mkp (55 Nm)
bei...................................7000/min
Bohrung/Hub...............58,5/55,7 mm
Hubraum...............................598 cm³
Verdichtungsverhältnis...........10,0:1

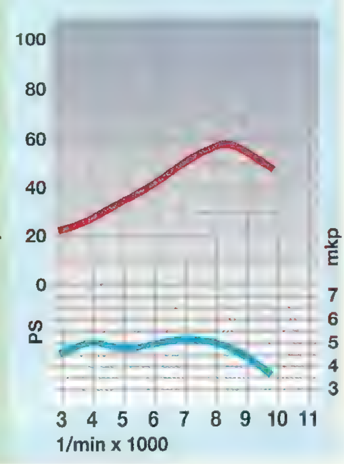
**Kraftübertragung**
Primärantrieb über Zahnräder, Übers.: 2,23:1; mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung; Sechsganggetriebe; Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, Übers.: 3,00:1; Gesamt: 18,2/11,9/8,9/7,2/6,1/5,5.

**Fahrwerk**
Doppelschleifen-Stahlrahmen, Telegabel vorn, Standrohr-Ø 38 mm; Zweiarm-Stahlschwinge mit direkt angelenktem Zentralfederbein hinten, Federbasis 7fach einstellbar; ein Doppelkolben-Schwimmsattel vorn, Scheiben-Ø 320 mm; Einkolben-Festsattel hinten, Scheiben-Ø 245 mm; Leichtmetall-Gußräder.
Federweg vorn/hinten.....140/110 mm
Felgengröße v/h......2.50x17/3.50x18
Reifengröße vorn...........110/80 H 17
Reifengröße hinten..........130/70 H 18
Reifentyp.....................Dunlop K 275

**Maße**
Gesamtlänge......................2170 mm
Radstand/Nachlauf........1445/97 mm
Lenkkopfwinkel.........................65,0°
Sitzhöhe..............................740 mm
Lenkerhöhe-/breite.........980/680 mm
Gewicht (vollgetankt)..............208 kg
Max. Zuladung.........................189 kg
Tankinhalt (Werksangabe)........17,0 l

**Meßwerte**
Max. Leistung.............58 PS (43 kW)
bei...................................8250/min
Max. Drehmoment....5,2 mkp (51 Nm)
bei...................................7000/min
Beschleunigung
0-100 km/h..................................5,1 s
0-400 Meter...............................13,8 s
Höchstgeschwindigkeit........183 km/h
Elastizität im letzten Gang
60-100/100-140 km/h..........6,9/9,4 s
Verbrauch...........6,7 l/100 km Normal

**Preis**
Listenpreis: 9860,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie 2 Jahre ohne km-Begr.; Service alle 6000 km; Haftpflicht bei 100% (HUK-Allg.): 340,10 DM/Jahr; Steuer: 86,40 DM/Jahr.






# DES JAHRES '95

Die erste Runde der Leser-Aktion ist beendet, die Auswertung der eingegangenen Fragebögen läuft auf vollen Touren. Damit Sie sich ein Bild davon machen können, wie Ihre Chancen stehen, Motorradfahrer des Jahres '95 zu werden, finden Sie rechts die richtigen Antworten auf die in Heft 4/95 abgedruckten Fragen. In der nächsten Ausgabe (ab dem 26. Mai am Kiosk) geht's weiter mit Runde 2. Viel Spaß und viel Glück.!

## RUNDE 1: DIE RICHTIGEN ANTWORTEN

■ Nur **John Surtees** wurde sowohl Motorrad-Weltmeister (500 cm³: 1956, '58, '59 und '60; 350 cm³: 1958, '59 und '60) als auch Formel-1-Weltmeister (1964).

■ Von den genannten Reifenherstellern bietet derzeit nur **Metzeler** Stahlgürtelreifen für Motorräder an.

■ Die Fünfventiltechnik hat **Yamaha** serienreif gemacht– und 1985 mit der FZ 750 in die Serie einfließen lassen.

■ motorrad, reisen & sport wurde **1983** gegründet.

■ Motorradfahrer dürfen auch in den neuen Bundesländern die Bus-Spur **nicht** benutzen.

■ Die Ducati 916 auf dem Nürburgring-Foto durchfährt gerade den Streckenabschnitt **Pflanzgarten.**

■ Die beiden Herren auf dem Foto mit dem TT-Logo im Hintergrund sind **Steve Hislop und Geoff Duke.**

■ Die Abkürzung BAGMO bedeutet **Bundesarbeits-gemeinschaft Motorrad.**

■ Es waren **Volker Briel und Peter Stumm**, die '92 mit zwei Yamaha XTZ 660 Ténéré in 60 Tagen um die Welt fuhren.

■ Der Filmschauspieler **Steve McQueen** nahm 1964 für die USA an den International Six Days teil.

■ Eine BMW K 75 RT hat **drei** Zündkerzen.

■ Der Franzose **Philippe Starck** entwarf die Aprilia Moto 6.5.

■ Die Honda NX 650 Dominator wird künftig **in Italien** produziert.

■ **BMW und Yamaha** haben als einzige Hersteller Motorräder im Programm, die auf Wunsch mit geregeltem Katalysator und Antiblockiersystem zu bekommen sind.

■ Das Foto mit der BMW R 100 RT, der Harley-Davidson Tour Glide und der Yamaha XS 1100 Martini stammt von **1980.**

■ Formel-1-Pilot **Damon Hill** fuhr früher Motorrad-Rennen – er begann seine steile Karriere im britischen Yamaha-Cup.

■ Wenn das Reifenprofil eines Motorrades das gesetzliche Mindestmaß unterschreitet, müssen **Fahrer und Halter** mit Punkten in Flensburg

rechnen – der Fahrer mit deren zwei, der Halter sogar mit drei Punkten.

■ Die bislang letzten deutschen Gespann-Weltmeister waren **Werner Schwärzel und Andreas Huber** im Jahr 1982.



■ Das Ausschnitt-Foto zeigt den Hebel für den Rückwärtsgang der **Honda Gold Wing.**

■ Über die Autoroute du Soleil fährt man auf dem Weg **zum Bol d'Or,** dem traditionsreichen 24-Stunden-Rennen auf dem Circuit Paul Ricard.

■ **König Juan Carlos von Spanien** zählt zu den begeisterten Motorradfahrern.

■ Bei dem abgebildeten Supersportler handelt es sich um die **Yamaha FZR 600 R,** den Hauptgewinn der Aktion „Motorradfahrer des Jahres '95".

■ Ein Motorrad darf zwar einen (bauartgerechten) Anhänger ziehen, dann aber höchstens **60 km/h** schnell fahren.

■ Der junge Mann mit der unordentlichen Frisur und dem Yamaha-Sweatshirt ist der mehrfache Paris-Dakar-Sieger und Yamaha-Werksfahrer **Stephane Peterhansel.**

■ Nur **in Österreich** müssen auch Motorradfahrer einen Erste-Hilfe-Kasten mitführen.

■ Der Tremalzo ist ein bei Endurofahrern besonders beliebter **Alpenpaß** in der Nähe des Garda-Sees.

■ Der Reifenindex „T" steht für eine Maximalgeschwindigkeit von **190 km/h.**

■ Den ersten Fahrbericht der BMW K 100 veröffentlichte 1983 **motorrad, reisen & sport.**

■ Die Frauen machen an den Haltern der in Deutschland zugelassenen Motorräder einen Anteil von **12,7 %** aus.

■ Das wärmeisolierende Material **Thinsulate** zählt nicht zu den Klima-Membranen.

■ Die Großglockner-Hochalpenstraße hat **27** numerierte Kehren.

■ Der ehemalige GP-Fahrer **Helmut Bradl** verkauft heute (in seinem eigenen Laden) Rasenmäher.

■ Der Begriff **egghead** ist kein Spitzname für einen Harley-Davidson-Motor.

■ Bei dem abgebildeten Rad handelt es sich um das Vorderrad der **Yamaha GTS 1000.**

■ In den fünfziger Jahren wurden die Triumph-Motorräder **in Meriden** produziert. Die heutige Produktionsstätte befindet sich im nahegelegenen Hinckley.

■ **Die Transsib** läßt sich nicht mit dem Motorrad befahren, denn dabei handelt es sich um die transsibirische Eisenbahn.

■ **Sharp** ist als einziger der genannten Markennamen keine Helm-Marke.

■ Das abgebildete Motorrad-Pärchen blickt auf den **Garzweiler Tagebau.**

Neuer FM-Helm „Force One Gallo“ aus dem 95er Krawehl-Katalog

## SCHÖNER BEHÜTEN

*Im Zeichen des roten Hahns steht der FM-Helm „Force One Gallo“ aus dem aktuellen Krawehl-Programm. Der bekannt leise Helm besitzt eine Außenschale aus Dyneema/Kevlar, ein Visier mit stufenloser Rasterung und ein hochwertiges Innenfutter. Den 625 Mark teuren Gallo gibt's in zwei Farbvarianten. Der 200 Seiten Katalog (5 Mark) kann direkt bei Krawehl bestellt werden – Tel.: 040/789 19 40.*




Schrauben-Doktor aus dem 95er Schuh-Katalog

## LEICHTER SCHRAUBEN

*Auch Zubehör-Multi Schuh hat unlängst seinen neuen Katalog vorgestellt, der nunmehr 220 farbige Seiten umfaßt und bei Schuh, Postf. 1560 in 66595 St. Wendel, kostenfrei erhältlich ist. Neu ist unter anderem der „Schrauben-Doktor“: Die Paste wird auf ausgelutschte Schraubenköpfe aufgetragen, und eine um bis zu 500% erhöhte Haftreibung soll dem Werkzeug optimalen Halt bieten. Preis: 15-ml-Tube für 24,50 Mark.*

## TIEFER CHOPPERN

*Für die Suzuki VS 1400 und die Yamaha XV 535 bietet das Unternehmen Petri alternative Sitzbänke mit reduzierter Sitzhöhe an. Die abgebildete Version mit Rückenlehne kostet für die VS 395 Mark, XV 535-Eigner löhnen 308 Mark. Alle Varianten besitzen den Segen des TÜV*



Verringerte Sitzhöhe mit TÜV durch die Petri-Sitzbank

*und stehen in unterschiedlichen Farben zur Auswahl – bald auch für VS 600 und VS 800. Info: Petri & Müller, Tel.: 07435/13 89.*

## BESSER AUSSEHEN

*Das Mannsbild im Foto unten steht nicht am australischen Stuart Highway, aber es steckt zumindest in der gleichnamigen Jacke von Modeka. Ausstattung: Außenmaterial aus Cordura, Sympatex-Klimamembran, Air-Ventilation-System, Kevlarbesatz an Armen, Schultern und im Rückenbereich, eingearbeiteter Nierengurt, herausnehmbares Thermofutter, Protektoren an den sturzrelevanten Stellen. Die „Stuart Highway“ ist nur in Schwarz-Grau erhältlich und liegt in den Größen S bis XXL zum Preis von 659 Mark im Fachhandel aus. Händlernachweis bei Beckumer Lederbekleidung Tel.: 02521/36 82.*



Jede Jacke wirkt nur so gut wie der Bernd, der drinsteckt

Fotos: Wolfgang Spankowski, Werk



Mittels Computer und beigefügter Software frei programmierbare SmarTec-Zündanlage nicht nur für Harleys

## SMARTER ZÜNDEN

*Eine frei programmierbare Präzisions-Zündanlage hat die Firma „SmarTec“ entwickelt. Die ursprünglich speziell für Harleys (Ducs, Guzzis und Japaner auf Anfrage) konzipierte und bereits fertig programmierte Anlage wird als Harley-Zündbox ausgeliefert und muß lediglich gegen das Original ausgetauscht werden. Der Hersteller verspricht einen deutlich runderen Motorlauf im unteren Drehzahlbereich und kein Zylinderpatschen mehr. Clou der Anlage ist jedoch, daß sich die Zündkurven mittels Computer und beigefügter Software beliebig variieren lassen und somit dem jeweiligen Motortyp angepaßt werden können. In Vorbereitung ist auch eine Zündanlage mit elektronischer Wegfahrsperre. Nähere Infos bei Röder + Schernikau OHG, Große Rainstr. 94, 22765 Hamburg. Tel.: 040/395012.*

## PFIFFIG PUTZEN



Pflege-Set von P & F: Schonend zur Umwelt, da wieder auffüllbar und ohne Treibgas

*Motorradreiniger im Pfandsystem – die P & F Handelsgesellschaft hat dies in die Tat umgesetzt. Pro Dose wird eine Mark Pfand berechnet, um zum Nachfüllen zu animieren. Das zweiteilige Pflege-Set, bestehend aus 1000 ml Komplett- und 150 ml Felgenreiniger, wird über den Fachhandel für 26,90 Mark angeboten.*

## NEWS

***Hester-Motorsport*** stellt in seinem 95er Katalog jede Menge Tuning-Teile für Roller vor. Das Angebot reicht von Fahrwerksteilen bis zu kompletten Renn-Motoren. Interessenten können den Katalog gegen fünf Mark Gebühr bestellen bei: Hester-Motorsport, Tel.: 06221/30 01 11.

***Schuh*** hat expandiert: Ab sofort vertreibt das Unternehmen aus St. Wendel auch Auspuffanlagen und Sturzbügel der Firmen Jama, Marshall und Laser, die bislang an die Cycle Equipment GmbH angegliedert waren.

***JF Motorsport*** hat ebenfalls einen 95er Katalog aufgelegt: Diverse Koffer- und Trägersysteme, Tuning-Kits für Chopper sowie Umbauteile für Funbikes machen den Löwenanteil des Katalogs aus. Erhältlich bei JF Motorsport, Tel.: 06002/1771.


ADAC

Fotos: Augustin, Briel, Werk




# Hi, McAdam!

## Michelin führt sieben neue Reifen ein und gibt ihnen richtige Namen statt der bislang üblichen Zahlencodes

John Loudon McAdam war zwar Schotte, aber trotzdem darf er nun, 160 Jahre nach seinem Ableben, bei der Namensgebung für zwei Motorradreifen aus Frankreich Pate stehen. Michelin nämlich tauft die neuen Tourensport-Reifen nach dem Straßenbelag, den der Brite erfand und den die Franzosen Macadam zu nennen pflegen. Als Radialreifen Macadam 90 X soll der Neue im Laufe der kommenden Jahre auf schweren Sporttourern das bekannte Pärchen A/M 89 X ablösen, das sich häufig Kritik in Sachen Handling und Naßgrip gefallen lassen mußte. Der am Hinterrad mit einem 0°-Gürtel ausgerüstete 90 X soll diese Probleme überwinden – durch das neugestaltete Profil, Detailverbesserungen im Aufbau sowie durch die Beimischung von neuartigen Verstärker-Füllstoffen.

Der Diagonalgürtelreifen Macadam 50 ist auch für leichtere Sporttourer geeignet und soll eine Alternative zum bewährten A 49/M 48 E bieten. Er ist gleichzeitig als „tube type" und als „tubeless type" gekennzeichnet, kann also wahlweise mit oder ohne Schlauch genutzt werden.

Dasselbe gilt für den neuen Enduro-Reifen Sirac, der seinen Namen einem der zahlreichen Wüstenstreifen verdankt, die es auf dem Weg von Paris nach Dakar zu durchqueren gilt. Michelin sieht den Grobstöller als Reifen für Einzylinder-Enduros, die überwiegend auf der Straße gefahren werden, und damit als Nachfolger des T 65. Von dem unterscheidet sich der Sirac durch zahlreichere Profilblöcke, höheren Negativ-Profilanteil und größere Profiltiefe, folglich durch etwas bessere Geländetauglichkeit.

So bekannt der Name Michelin unter den Enduristen, so unbekannt ist er bislang bei den Chopperfahrern. Das soll sich mit dem neuen Tarmac ändern. Dieser klassische Diagonalreifen fällt optisch durch eine weiße Outline-Beschriftung und konstruktiv dadurch auf, daß der Pneu fürs Hinterrad ohne Gürtel auskommt. Der vordere hingegen ist in einigen Dimensionen

**Die neuen Michelin-Reifen**

| | Hi-Sport TX 15/25 Race | Hi-Sport TX 15/25 | Macadam 90 X | Macadam 50 | Tarmac | Hi-Tour 79 + 79 X | Sirac |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bauart | Radial | Radial | Radial | Diagonal | Diagonal | Diag.+Radial | Diagonal |
| *Racing* | | | | | | | |
| *Sport* | | | | | | | |
| *Autobahn* | | | | | | | |
| *Touring* | | | | | | | |
| *Commuting* | | | | | | | |
| *Off Road* | | | | | | | |
| Zielsetzung | Grip | Grip + Handling | Grip + Handling + Lebensdauer | Handling + Lebensdauer | Handling | Handling + Lebensdauer | Handling + Lebensdauer |
| Konzipiert für | Sportler | Sportler | Sporttourer ab 600 cm³ | Sporttourer | Chopper | Tourer | Enduros bis 600 cm³ |

sehr gut geeignet | gut geeignet | weniger geeignet




Die Reifenbauarten im Michelin-Programm reichen vom zweilagigen Radialreifen mit 90°-Karkasse und Endlosgürtel ...




... für Sportfahrer bis zum fünflagigen Touring-Reifen mit je zwei Karkasslagen und Schnittgürteln plus zusätzlichem Trennpolster

mit zwei Gürtellagen ausgerüstet. Michelin verspricht gute Allwettereigenschaften und hohe Laufleistungen.

Auf Neuland begeben sich die Franzosen auch mit dem Hi-Tour, einem Reifen für Tourenmotorräder, der als Radialpneu 79 X und als Diagonal-Konstruktion 79 auf den Markt kommt. Die Entwicklungsingenieure legten beim Hi-Tour besonderen Wert auf einen robusten Aufbau, um dem hohen Gesamtgewicht vollbeladener Tourer Rechnung zu tragen. Der betriebene Aufwand wird vor allem beim 79 X deutlich, dessen zweilagiger Gürtel von der ebenfalls zweilagigen Karkasse durch eine zusätzliche Polsterlage getrennt ist, um so hohe Reifenstabilität mit Komfortansprüchen in Einklang zu bringen.

Der einzig bereits bekannte Name im neuen Michelin-Programm lautet Hi-Sport. Doch auch hier findet eine Ablösung statt: Der mit Abriebs- und Stabilitätsproblemen behaftete TX 11/23 wurde weiterentwickelt. Mit geänderter Profilgestaltung, größerem Kernreiter, höherem Umschlag und mehr Profiltiefe heißt er nun TX 15/25. Als moderner 0°-Radialreifen kommt der TX 25 mit nur je einer Karkass- und Gürtellage daher. In der Rennsport-Ausführung Hi-Sport Race allerdings sorgen zwei zusätzliche Schnittgürtel für eine noch stabilere Lauffläche. Bis auf den Hi-Tour kommen alle genannten Reifen in diesen Tagen in insgesamt 60 verschiedenen Größen in den Handel. Die Preise werden etwa fünf bis zehn Prozent über denen vergleichbarer Vorläufer liegen. Bis Juli sollen die nötigen Homologationen erstellt sein. Im August finden 20 weitere Dimensionen sowie der Hi-Tour in den fünf gängigsten Größen den Weg zum Kunden. Weitere Informationen erteilt der Michelin-Kundendienst in Karlsruhe unter Tel. 0721/8600-430.

**Knut Briel**



# die AMIGO Tour

**Bayern mal ganz anders: auf den Spuren von Steuerflüchtlingen, korrupten Politikern und Ex-Stasi-Mitarbeitern. Eine Tour durch eine facettenreiche Region**

Die Welt scheint im Pfaffenwinkel noch in Ordnung. Hier, zwischen Ammersee und Alpen, Lech und Starnberger See weisen tausendjährige Klöster und Kirchen den braven Bürgen den rechten Weg. Kloster Andechs, Kloster Wessobrunn, die berühmte Wieskirche: Langsam, die idyllische Landschaft genießend, gondle ich mit meiner alten NSU Richtung Süden. Vor mir breitet sich das hügelige Voralpenland aus. Ein Flickenteppich aus Wäldern, Wiesen, Mooren und urigen Dörfern. Dahinter werden die Hügel zu bewaldeten Bergen, und im Dunst erkenne ich die felsigen Gipfel des Ammergauer Gebirges. Dort, am Fuße des Kofels, inmitten der lieblichen Natur, liegt Oberammergau. Heimat des berühmten Passionsspieles, Heimat der Holzschnitzer – und, bald hätte ich's vergessen, Heimat einer berühmten Namensschöpfung: Amigo Max Streibl. Der begabte Laienschauspieler und Politiker hat 1993 von seinem Amt als Bayerischer Ministerpräsident zurücktreten müssen. Er, der Engel aus den Passionsspielen, soll während seiner Zeit als Finanzminister kostenlosen Urlaubsspaß in Brasilien genossen und dafür dem Allgäuer Flugzeugbauer Grob Fördermittel aus dem bayerischen Staatssäckel zukommen lassen haben. Er, der grundehrliche Bayer, hat sich bestechen lassen? Ich kann es nicht glauben. In




In Altötting zur Ruhe gesetzt hat sich Gerold Tandler, Bayerns Ex-Finanzminister. Sein Hotel „Zur Post“ gehört zu den besseren Adressen in dem berühmten Wallfahrtsort

meiner Ratlosigkeit wende ich mich an einen der vielen Oberammergauer Schnitzer. „Sagen Sie, gibt's denn den Streibl Max als geschnitzte Figur? Vielleicht mit einem Unschuldslamm auf dem Arm?" Der Schnitzer schaut mich zuerst fassungslos, dann erstaunt an. „Na, des hama no ned. Aber a guade Idee war des scho. I moan, des kannt ma vakaffa." Und während er seinen Bart zwirbelt, murmelt er vor sich hin: „Eigentlich kannt i ja a ganze Amigo-Kollektion schnitzen – vui gnua wären's ja scho." Und ich mach' eine Amigo-Reise durch Bayern! Wir lachen beide. Doch plötzlich runzelt der Schnitzer die Stirn. „Ja, aber wia fahrst jetzt do weider? I moan, du kanntast ja jetza nach Westen ins Allgäu zum Grob, oder nach Osten zum Tegernsee, doa wo da ander Baraber sitzt, der Golodkowski."

Ich entscheide mich für die Ostvariante. Und damit gegen die Königsschlösser Linderhof und Neuschwanstein und für einen Ort, von dem ich mir Zuspruch in Sachen politisches Benehmen erhoffe: Kloster Ettal. Was sagt die Kirche zu dem unflätigen Benehmen einiger Politiker, die immer wieder das „C" für christlich in ihrem Parteikürzel strapazieren? Nach wenigen Kilometern schimmert das mächtige Bauwerk durch die Bäume. Ganz so von den Socken bin ich denn nicht vom Glanz der Kirche. Trotz der reichen Rokokoausstattung im Inneren des 1370 fertiggestellten Gotteshauses. Leider findet sich auch hier niemand, der etwas in Sachen Amigos zu sagen hätte. Lediglich ein Bruder gibt mir den Tip, mit den Menschen zu sprechen. Na gut. Also in Gottes Namen auf zum Tegernsee. Vielleicht packt ja der andere „Baraber", wie ihn der Schnitzer nannte, der Amigo-Freund Schalk-Golodkowski, bei mir aus.

Nach der kurvenreichen Abfahrt vom Ettaler Sattel tuckere ich von Oberau nach Garmisch-Partenkirchen. Der Olympiaort von 1936 ist international sehr bekannt, was ihm touristisch genützt, in seiner Einheitlichkeit und Gemütlichkeit jedoch geschadet hat. Der dörfliche Charakter ist weitgehend verloren. Nur noch in der Frühlings- und der Ludwigsstraße erinnern alte, stattliche Bauernhäuser mit den typisch Werdenfelser Lüftelmalereien an das frühere Ortsbild. Ich bin froh, als ich bei Krün Richtung Norden abbiege und wenig später am türkis-grünen Wasser des Kochelsee auf die Jachenau zuhalte. An einer kleinen Bucht gönne ich der alten NSU eine Pause und betrachte das herrliche Panorama. Herzogstand und Jochberg, zwei dicht bewaldete Berge, schirmen den See gegen Norden hin ab. Zwischen ihnen gibt es nur einen schmalen Durchlaß, den die Straßenbauingenieure für die Kesselbergstrecke nach Kochel nutzten und dessen Winddüseneffekt die Surfer schätzen.

In Wildbad Kreuth, wo einstmals Könige, Kaiser und Zaren badeten, findet sich ein Hinweisschild zur Hans-Seidel-Stiftung. Als das Bad in den Siebzigern aus der Mode kam, pachtete die CSU das Gelände. Aus nächster Nähe betrachte ich das hübsche, langgezogene Gebäude. Hier finden also die bekannten Klausurtagungen statt, und hier sitzt auch der Club, in dem man mit dem richtigen Parteibuch Asyl in politischer und wirtschaftlicher Not findet. So, wie das Otto Wiesheu nach seinem schweren Autounfall praktizierte: 1983 fuhr der Politiker nach einem geselligen Umtrunk einen Menschen tot. Doch wofür hat man gute Amigos: Schnellstens tauschte er das Ministeramt gegen das des Geschäftsführers in der Hans-Seidel-Stiftung. Jetzt ist er










Dreimal geklingelt, aber Ex-Stasi-Mann Schalck-Golodkowski ließ sich nicht sehen. Mehr Zeit nahm sich der DDR-Devisen-Beschaffer für Marox-Fleischhändler Josef März







Fahrspaß kommt bei der Amigo-Tour durch Bayern auf den schmalen Wegen in der der Nähe von Miesbach (oben) und bei Rottenbuch auf (unten)

wieder am Steuer, als Wirtschaftsminister im Kabinett Stoiber. Das idyllische Land rund um den Tegernsee, der im Volksmund Lago di Bonzo genannt wird, scheint sich bestens für eine gesellschaftliche Rehabilitation zu eignen. In Rottach-Egern, dessen Publikum sich vorwiegend aus Damen um die Fünfzig – dreimal kreuz und quer geliftet und mit enormen Goldbehang – rekrutiert, fühlen sich offensichtlich nicht nur gut verdienende Parfumeriebesitzer wohl.

Als ruhigen und freundlichen Mann beschreibt ein Nachbar den Ex-Devisenbeschaffer der DDR, Alexander Schalk-Golodkowski. Der Stasi-Mitarbeiter, der bei seiner Nacht-und-Nebel-Flucht geradewegs auf den romantischen Tegernsee stieß, ist leider nicht willens, mit mir zu sprechen. Die Tür in der vornehmen Villengegend bleibt trotz dreimaligen Klingelns verschlossen. Dabei würde ich ihn zu gerne fragen, wie er sich denn eingelebt habe, im beschaulichen Tegernseeer



Fotos: Thomas Kanzler

Tal. Ob er denn schon den Panoramablick vom 1.722 Meter hohen Wallberg genossen, oder wenigstens in die bekannte, bereits 1450 entstandene Sankt-Quirin-Kapelle hineingeschaut habe. Vielleicht hat er für die Sehenswüdigkeiten noch keine Zeit gehabt, denn so der Nachbar: „Man sieht ihn selten. Der ist viel unterwegs."

# die AMIGO Tour



Mehr Interesse für die alte NSU als für den Bäderkönig und Steuerflüchtling Bernd Zwick, dem das moderne Johannisbad gehört, zeigen die Kurgäste in Bad Füssing

Vorbei an biederen, neugebauten Landhausvillen mit gedrechselten Barockbalkonen und sechseckigen Erkern gelange ich nach Tegernsee. „Verrotachisieren" nennt der bayerische Kabarettist Gerhard Polt die Unsitte, Alles und Jedes zu bajuwarisieren. Dabei findet man rund um den Tegernsee kaum noch Einheimische – wen wundert's, bei den Preisen. Einzig das Bräuhausstüberl scheint eine letzte Enklave bayerischer Mundart zu sein. In der urgemütlichen Wirtschaft stoße ich auf einen Tisch voller Originale in Lederhosen und Filzhut. Meine Trachten-Lederkombi kommt gut an, und ehe ich mich versehe, steht schon eine Maß Bier vor mir. Der erste Schluck Bier tut gut. Der zweite macht mich mutig. Nach dem Dritten träume ich von einer Franz-Josef-Strauß-Ehrenrunde um den Tegernsee, und davon, die Kosten dafür von der Steuer abzusetzen. Als ich den Biertrinkern von meiner Amigo-Reise erzähle, lachen sie schallend. „Ja, da hast' ja noch a ganz schöne Strecke vor dir. Weil, den Marox aus Rosenheim darfst auf keinen Fall auslassen." „Den Bäderkönig Zwick aus Bad Füssing a need," brüllt ein anderer. „Ja, wennst scho amal in Niederbayern bist, mußt natürlich auch in Altötting beim Tandler vorbeifahr'n."

Mit neuen Amigo-Infos im Kopf mache ich mich auf den Weg nach Rosenheim. Schon wenige Kilometer hinter dem Tegernsee hat der Touristentrubel ein Ende. Vom nahen Irschenberg blicke ich hinein ins Leitzachtal. Der barocke Zwiebelturm der Sankt-Marinus-Kapelle im Vordergrund und der markante Felsgipfel des Wendelsteins im Hintergrund rahmen eine harmonische Wald- und Wiesenlandschaft ein. Rote Ziegeldächer einzelnstehender Bauernhöfe leuchten aus dem nuancenreichen Grün. Sanft steigt das hügelige Land mit seinen vielen alten Flur- und Feldbäumen Richtung Alpen an.

Ganz und gar oberbayerisch präsentiert sich die quirlige Stadt Rosenheim. Die 1255 gegründete Marktsiedlung gilt als Pforte zum Chiemgau. Leider sind aus der mittelalterlichen Vergangenheit nur noch wenige Spuren übriggeblieben, denn drei Brände vernichteten große Teile der Stadt. Historischer Kern Rosenheims ist der Max-Josef-Platz mit den für das Inn- und Salzachgebiet charakteristischen Häusern mit geradem Fassadenabschluß und spitzbogigen Laubengängen. Etwas außerhalb finde ich die Marox-Fleischfabrik. Wie mir mein Tischnachbar aus dem Bräuhausstüberl erzählte, war der verstorbene Inhaber Josef März ein guter Freund von Franz-Josef Strauß. In Märzens Gästehaus auf Gut Spöck sollen er, Strauß und Schalk des öfteren in trauter Runde getagt haben. Es ging dabei unter anderem um die Rindviehimporte aus der ehemaligen DDR. März machte mit seiner Marox glänzende Geschäfte.

Der Marox-Pförtner ist schwer von meiner alten NSU begeistert. Wieder einmal komme ich über das gute Stück mit fremden Menschen ins Gespräch. Ich erzähle von der Amigo-Tour und davon, daß ich unbedingt Gut Spöck sehen will. Ich bin mir nicht sicher, ob er alles richtig verstanden hat. Jedenfalls erklärt er mir bereitwillig, wie ich das Gästehaus finde. Entlang des Simssees, der Badewanne Rosenheims, tuckere ich nach Prutting. Vorbei an dem schilfbestandenen Weiher, in dem sich die Pruttinger Kirche spiegelt, geht es auf schmalen Straßen zum Rinnsee. Wenig später stehe ich vor einem massiven Tor, das mit einer Lichtschranke zusätzlich abgesichert ist. Das Haus dahinter ist kaum der Rede wert. Eine, verglichen mit den alten prachtvollen Bauernhäusern ringsum, charakterlose Villa im Landhausstil. Die Lage jedoch ist grandios. Makler würden zuerst auf den unverbaubaren Bergblick hinweisen, dann die idyllische, absolut ruhige Lage (Sackstraße) loben, sowie die blühenden Wiesen ringsum. Zum Schluß würde auch sicher noch die Nähe zum Chiemsee und zur Landeshauptstadt München erwähnt werden.

Mein nächstes Ziel liegt in nordöstlicher Richtung. Damit verändert sich auch zusehends die Landschaft. Die saftigen, grünen Wiesen weichen vermehrt braunen Äckern und Maisfeldern. Seltener werden die mächtigen freistehenden Laubbäume. Die Hügel sind sanfter geschwungen, und das Land wirkt offener. Im Rückspiegel verschwinden die Alpen. Vor mir, bereits weit im Niederbayerischen, wachsen Himmel und Erde zusammen. Ich lasse die hübschen Städte Trostberg und Burghausen hinter mir. Die Landschaft wird immer offener. Die ersten Vierseithöfe mit prächtigen Taubenschlägen tauchen auf. Bei Simbach, am Ufer des mächtig breiten Inns, entdecke ich uralte Blockhäuser aus schwarzem, verwittertem Holz. Die Neubauten sind vielerorts unverputzt. Der Geldmangel ist offensichtlich.

Wie eine Fata Morgana erheben sich die Hochhäuser von Bad Füssing aus der Ebene. Hier wurde geklotzt und nicht gekleckert. Kurende Menschenmassen haben die Bäderstadt fest im Griff. Ich frage mich zum Johannisbad des Bäderkönigs Zwick durch. Dort weiß man leider nicht, wo sich der größte Steuerschuldner des Landes seit seiner Flucht aufhält. Wahrscheinlich im Tessin. 70 Millionen Mark schuldete der Bäderkönig dem bayerischen Fiskus. Die Niederschlagung der Schuld gegen eine einmalige Zahlung von 8,3 Millionen brach Finanzminister Gerold Tandler das politische Genick. Hatte er sich doch von seinem guten Freund und Geschäftspartner Zwick während seiner Zeit als Finanzminister 700 000 Mark geliehen. Damit ergab sich eine pikante Situation. Der Finanzminister schuldete als Privatmann dem größten Steuerschuldner des Landes mehrere hunderttausend Mark Kredit und Zinsen. Tandler stritt natürlich alles ab, trat dann aber der CSU zuliebe zurück. Und das bei weitem schneller als seine Vorgänger in Sachen Rücktritt, Streibl und Gauweiler. Jetzt kann sich der Finanzminister a.D. so richtig auf sein Hotel, den „Gasthof zur Post" in Altötting, konzentrieren. Das stattliche Haus steht mitten am Marktplatz, genau gegenüber der Wallfahrtskapelle. Tandler hätte es also nicht weit, wollte er seinen Bittgang antreten.

Schluß, vorbei, Amen: Amigos gibt's zuhauf in Bayern – warum also nicht eine Reise von einem zum anderen unternehmen. Denn, eines ist gewiß: Man kommt durch die schönsten Ecken Bayerns. Also, Saludos Amigos! motorrad reisen & sport

**Ralph Eder**

## Die Politik

### Oberbayern, ein Land der Superlative

Denkt der Otto Normalbürger ans Land Oberbayern, fallen ihm Superlative ein: Von den sieben bayerischen Regierungsbezirken ist es das größte – übrigens auch in der gesamten Bundesrepublik. Zentrum ist München, „heimliche" Hauptstadt Deutschlands. Zu Oberbayern gehören der höchste deutsche Berg, die ***Zugspitze***, die größte Bierkirmes der Welt, das ***Oktoberfest***, und die bedeutendsten ***Passionsspiele*** in Oberammergau. Auch politisch lassen sich die Bayern nicht lumpen. Seit 1966 regiert die ***Christlich Soziale Union*** – CSU – mit absoluter Mehrheit das Land zwischen Donau und Alpen. Besonders der gewichtige Ministerpräsident ***Franz-Josef Strauß*** prägte die Entwicklung des Freistaates. Er machte Bayern vom Bauern- zum High-Tech-Staat und die Partei zum Ein-Mann-Club. Die Opposition hatte nichts zu melden – amüsierte sich doch ganz Deutschland besonders am Aschermittwoch über die Wortkaskaden des Partei-Chefs. Nach seinem Tod 1988 wurde ***Max Streibl*** neuer Ober-Bayer – und die CSU von ersten Skandalen heimgesucht. Mittlerweile hat sich durch Rücktritte die alte Führungsriege der Partei stark gelichtet. Sogar der bayerische „Sonnenkönig" FJS soll gemauschelt haben. Eine Reise auf den Spuren der Amigos lohnt sich, da deren Wirkungs- und Wohnstätten in den schönsten Ecken Oberbayerns liegen.

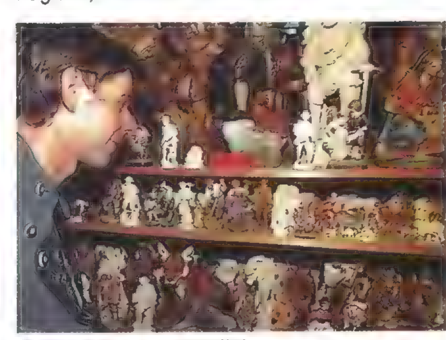
## Die Regionen

### Amigos begleiten durch die Landschaft

Gauweiler und sein ***München***: Der ehemalige Umweltminister ***Peter Gauweiler*** stolperte über die Kanzleiaffäre. Angeblich hat er sein Amt mißbraucht, um seiner früheren Rechtsanwaltskanzlei Aufträge zuzuschanzen. Vielleicht hat er jetzt Zeit, durch die schöne Landeshauptstadt zu schlendern. Vor allem die Altstadt mit dem Marienplatz lohnt einen Besuch. An dessen Nordseite glänzt das 1909 vollendete Neue Rathaus in gotischem Stil. Auf der Spitze des 85 Meter hohen Turms thront das Münchner Kindl, über dem Portal des Prunkhofes ist das Glockenspiel installiert, das täglich um 11.00 Uhr den Schäfflertanz vorführt. An der Ostseite des Platzes wurde bereits Anfang des 14. Jahrhunderts das Alte Rathaus errichtet. Hinter einer Häuserzeile der Südseite steht die Kirche Sankt Peter, der älteste Sakralbau der Stadt. Vom Turm des „Alten Peter" genießt der Besucher einen herrlichen Blick über die Stadt, der vom Olympiazentrum bis zum Bankenviertel Bogenhausen, von Schwabing bis hinüber nach Sendling und Giesing reicht. Direkt unterhalb des Turmes befindet sich der Viktualienmarkt. Der Obst-Gemüse-Fisch-Fleischmarkt ist eine urmünchnerische Einrichtung und bietet alles, was das Herz des Genießers begehrt. Unter Kastanien laden Biertische zu einer zünftigen Brotzeit ein. Danach hat man wieder Power, um das Olympiagelände mit der einmaligen Zeltdachkonstruktion, die Lenbach-Villa, die Ludwigskirche und das Vergnügungsviertel Schwabing zu besuchen.

***Das Fünf-Seen-Land***: Wer danach vom städtischen Leben genug hat, orientiert sich nach Süden. Über die Starnberger Autobahn gelangt der Tourer an den gleichnamigen See und in das sogenannte Fünf-Seen-Land. Hoch über dem Ammersee thront ***Kloster Andechs***, das weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt ist. Das liegt vor allem an dem von Mönchen gebrauten süffigen Bier.

Der ***Pfaffenwinkel***: Im Westen, weit hinter dem anderen Ufer des Ammersees, erkennt man an klaren Tagen den Sendemast auf dem Hohenpeißenberg. Dieser solitäre Berg mit seiner herrlichen Rundumsicht wird als das geographische Zentrum des Pfaffenwinkels bezeichnet. Der Tourer befindet sich bereits im Landkreis ***Weilheim-Schongau***. Als Landräte wurden hier ***Franz-Josef Strauß*** und sein Nachfolger ***Max Streibl*** groß. Nicht weit von dessen Haus in ***Wildsteig*** befindet sich das edelste Kleinod des Pfaffenwinkels, die Wieskirche. Die von 1745 bis 1754 erbaute wertvollste Rokokokirche des Abendlandes wird von den Einheimischen liebevoll „die Wies" genannt. Während der Säkularisation 1803 verhinderte ein Protest der Bevölkerung ihren Abriß. Über die 76 Meter hohe Eschelsbacher Brücke geht es weiter nach ***Bayersoien*** und schließlich nach ***Oberammergau***. Die Passions-Festspiele locken Touristen aus aller Welt in das Zentrum des Schnitzereihandwerks. Nur wenige Kilometer südwest-



Amigos aus geschnitztem Holz gibt's noch nicht

## ALLES AUF EINEN BLICK

Die Amigo-Tour bietet genügend Unterhaltung, um gleich ein paar Tage dafür einzuplanen – eventuell sogar einen richtigen Urlaub. Beginnt man die Reise in der Landeshauptstadt München, so erfolgt die ***Anreise*** dorthin am schnellsten über die A 9 Nürnberg-München oder die A 8 Stuttgart-München. An klaren Föhntagen sieht man von hier aus weit hinein ins bayerische Oberland. Der warme Fallwind aus dem Süden läßt die Quecksilbersäule bereits im April auf über 20 Grad klettern. Konstant schönes ***Wetter*** herrscht aber erst ab Mai. Den ganzen Sommer hindurch bis zum goldenen Oktober schafft das Wetter angenehme Rahmenbedingungen zum Motorradfahren. Die Amigo-Tour entwickelt sich automatisch zur See- und Seh-Reise. Am Weg liegen Starnberger See, Ammersee, Soiener See, Kochelsee, Tegernsee, Simssee und Chiemsee. Darum: ***Badesachen*** nicht vergessen. Aus dem ADAC-Verlag stammt der kleine Reiseführer „Die Badeseen in Deutschland" (Preis 19,80 Mark), wovon sich eine Ausgabe mit den Seen in Bayern befaßt. Aufgeführt sind alle Strandbäder, Wasserqualitäten und Kurzbeschreibungen der Ortschaften am See. Ein wahres Mekka für ***Camping-Fans*** ist das oberbayerische Voralpenland. Viele der Plätze liegen direkt an einem der Seen. So zum Beispiel auch der Campingplatz „Seehäusl" in Stöttham am Chiemsee. Am Ostufer, umgeben von Laubwald, schläft man hier, wenige Meter vom Wasser entfernt, angenehm ruhig. Die Kosten sind pro Person mit 7,50 Mark zuzüglich Zelt 8,50 Mark zu kalkulieren. Am Campingplatz „Wolfsee", Tel. (08028) 868, in Fischbachau zahlt der Tourer pro Person acht Mark. Auch diese Anlage befindet sich am Ufer eines kleinen Badesees. Gerade für diejenigen, die sich länger im Oberland aufhalten möchten, bietet sich als Unterkunftsmöglichkeit das Übernachten auf dem ***Bauernhof*** an. Diese Art preiswerten Logierens wird immer beliebter. Einen Überblick erhält der Tourer in dem 8,50 Mark teuren Büchlein „Ferien am Bauernhof in den Alpen", herausgegeben von der Zentrale für den Landurlaub, Heerstraße 73, 53111 Bonn, Tel. (0228) 611284. Tourer, die auf Exklusivität stehen, finden im Oberland eine reiche Auswahl luxuriöser ***Hotels*** vor. Whirlpool, Sauna, Hallenbad und vieles mehr findet man im „Seehotel Wassermann", Ludwig-Thoma-Straße 1, 83358 Seebruck. Für ein Doppelzimmer mit Seeblick werden um die 150 Mark verlangt. Im Hotel „Eibsee", 82491 Grainau, findet der Tourer eine ruhige Bleibe mit gehobener Ausstattung. Das Einzelzimmer kostet knapp 200 Mark. Gut das Doppelte muß man im Hotel „Bachmeier" in Rottach-Egern am Tegernsee hinlegen. Hier, in dem taditionsreichen Hotel, in dem auch die Fußball-Nationalmannschaft Quartier bezieht, geht es bei etwa 400 Mark pro Nacht erst los. Mehr Informationen in puncto Übernachtungen erteilt der ***Fremdenverkehrsverband München-Oberbayern***, Sonnenstraße 10, 80331 München, Tel. (089) 597342, in Form eines ausführlichen Verzeichnisses aller Pensionen, Gaststätten und Hotels. Bayern ist ein Motorradland, entsprechend groß ist das Händlernetz. Tourer, die von einer Panne geplagt werden, müssen nicht lange auf Hilfe warten. Folgende Werkstätten liegen zwischen München und Bad Füssing:

***BMW***: Motorradzentrum Niederlassung München, Riesenfeldstraße 7, 80809 München, Tel. (089) 3875230;

***Kawasaki***: Motorrad Richter, Schillerstr. 1, 84453 Mühldorf/Inn, Tel. (08631) 4345;

***Suzuki***: Motorradservice Straflinger, Pfarrer-Leeb-Str. 12-14, 84524 Neuötting, Tel. (08671) 3720;

***Yamaha***: Motorrad Zann, Unterfeldstr. 12, 82467 Garmisch-Partenkirchen, Tel. (08821)52492;

***MuZ***: Motorrad Fuchs, Gottlieb-Daimler-Str. 4, 82140 Olching, Tel. (08142) 3262;

***Harley-Davidson***: Bobo's Chopper Corner, Ingolstädter Str. 72, 80939 München, Tel. (089) 3162813.

## REISE-BAROMETER

**Planungsaufwand: mäßig**

1 2 3 4 5 6

**Kosten: mäßig**

1 2 3 4 5 6

**Erholungswert: hoch**

1 2 3 4 5 6

**Schwierigkeitsgrad: niedrig**

1 2 3 4 5 6

Die Bewertung bezieht sich auf die Route des Autors und nicht allgemein auf das betreffende Reisegebiet.

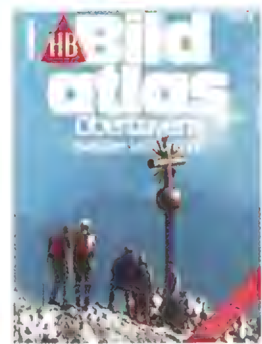


lich trifft der Tourer auf ***Schloß Linderhof***, das kleinste der Königsschlösser von Ludwig II. Südöstlich von Oberammergau liegt das mächtige ***Kloster Ettal***. Die imposante Rotunde der Benediktinerklosterkirche stammt aus dem 14. Jahrhundert und wurde im 18. Jahrhundert umgestaltet. Über den Ettaler Sattel gelangt der Tourer ins ***Werdenfelser Land***. Bis jetzt hat sich leider noch kein Amigo gefunden, der die Führung durch Garmisch-Partenkirchen entlang des Kochelsees nach Lenggries übernehmen könnte. Erst im ***Tegernseer Tal*** findet sich wieder einer, es ist die zweite Heimat des ***Schalk-Golodkowski***: Schon vor der Jahrhundertwende ließen sich Menschen aus ganz Deutschland rund um den Tegernsee nieder. Vor allem das Ostufer mit den Ortschaften Gmund, Tegernsee und Rottach-Egern steht in der Gunst des Publikums ganz oben. Auch hier findet der Tourer Kultur und Genuß in guter Nachbarschaft. Das ehemalige Benediktinerkloster Tegernsee war über viele Jahrhunderte religiöser Mittelpunkt eines weiten Gebietes. Als Gründungsdatum gilt das Jahr 746. Die ehemalige Klosterkirche, jetzt Pfarrkirche St. Quirin, ist in ihrer Erscheinung barock. Gleich nebenan eignet sich das „Herzogliche Bräustüberl" dazu, sich bei einer kräftigen Brotzeit zu stärken. ***Rottach-Egern***, im Schatten des Wallberges gelegen, „glänzt" vor allem mit hohen Preisen, dichtem Verkehr und unschönen Neubauten. Auch das gutbürgerliche Eigenheim des ehemaligen DDR-Devisenbeschaffers Schalk-Golodkowski gehört nicht zu den schönsten Vorzeigeobjekten.




In Niederbayern bei ***Zwick*** und ***Tandler***: Durch das herrliche Chiemgau gelangt der Tourer über die hübschen Städte Trostberg und Burghausen nach Niederbayern. Am Inn-Ufer erstreckt sich das sogenannte Bäderdreieck. ***Bad Füssing*** ist eine der drei Bäderstädte. Die Apartmentblocks sind zwar nicht hübsch, aber sicherlich effizient. Genauso wie das Johannisbad, das der Bäderkönig und Steuerschuldner Zwick baute. Viel schöner als der Prunkbau Zwicks ist jedoch die melancholische Landschaft Niederbayerns: sanft gewellte Hügel, kleine Dörfer mit den typisch langgezogenen Marktplätzen und nette Menschen zuhauf. Das letzte Amigo-Refugium dieser Reise, das von ***Gerold Tandler***, findet der Rundreisende in ***Altötting***, dem bedeutendsten Wallfahrtsort Bayerns. Der weitläufige Kapellenplatz kann selbst große Pilgerscharen aufnehmen. Die Kapelle ist einer der ältesten Sakralbauten in Deutschland. Wahrscheinlich ist sie im 8. Jahrhundert entstanden. 1494, nach dem Aufschwung der Wallfahrt, wurde das Langhaus mit Spitzturm hinzugefügt, 1517 der Bogengang. Dieser weist zahlreiche schöne Votivtafeln auf. Gleich um die Ecke steht das Tandler-Hotel „Zur Post". Wem die politische Weltanschauung des CSU-Mannes wurscht ist, der kann hier gemütlich auf der Terrasse sein Weizenbier trinken und eine Haxen verspeisen.




## *Die Reiselektüre*

### Bayern im Buchhandel, Amigos im „Spiegel"

Traditionell für Deutschland und Mitteleuropa empfehlenswert sind die Blauen Führer aus dem ***Grieben-Verlag***. So auch der Band „Oberbayern" zum Preis von 22 Mark. Nützlich ist zudem der große ***Polyglott*** zum gleichen Thema. Er kostet 24,80 Mark. Etwas moderner aufgemacht ist der alphabetisch geordnete und reich bebilderte Kulturführer Oberbayern von ***Knaur*** für 32 Mark. Aus dem ***HB-Verlag*** stammt der ebenfalls reich illustrierte Bildatlas Nr. 84 „Oberbayern" für 14,80 Mark. Der Vorteil des Bild-Atlanten liegt in den fast ausreichenden Kartenskizzen. Genau das Reisegebiet für Amigos decken die Generalkarte „Donau/München/Oberbayern" aus ***Mairs Geographischem Verlag*** sowie die ***ADAC-Karte*** „Süddeutschland" ab. Beide Blätter kosten je 12,80. Mehr über Bayerns Amigos erfahren Tourer in älteren „Spiegel"-Ausgaben.

Wer britisches Country Life in seiner reizvollsten Form erleben möchte, ist in den Yorkshire Dales am rechten Platz

Die beleibte Dame, Motorradkurier auf einem Honda-Roller, und ich steigen zeitgleich in die Eisen. Nicht, weil ich die spiegelverkehrten Vorfahrtsregeln mißachtet hätte – nein, das hat der Pfau, der seelenruhig über die Leeman Road spaziert, mitten in York. Wir schauen uns an, ungläubig wie amüsiert, bis der Prunkvogel auf den Gehsteig stolziert ist. Hätte nur noch gefehlt, daß er mitten auf der Kreuzung ein Rad schlägt. Das würde den Verkehr in York vollends zum Erliegen bringen. Die alte Römer-Bastion Oppidum Eboracum ist zwar nicht mehr römisch, aber immer noch eine alte Trutzburg. Wer in die Stadt 'reinwill, muß unter einem der zahlreichen Torbogen in der alten Stadtmauer her. Die hat zwar im Laufe der letzten 2200 Jahre gelitten, taugt aber immer für ein Wahnsinns-Panorama. Meine Triumph



# YORKSHIRE



Weite Wiesen, geteilt durch kilometerlange Steinmauern, prägen die Dales wie auch die zerstörte Klosteranlage Jervaulx Abbey (unten)

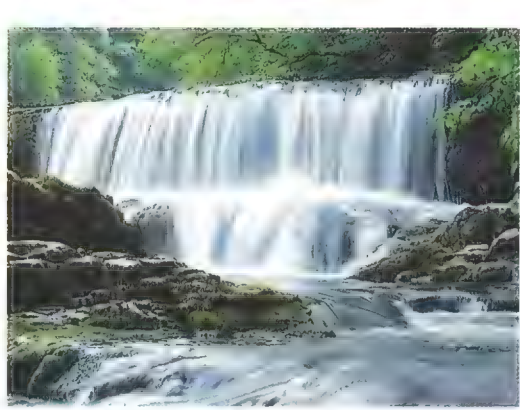




Schnell gewöhnt man sich an den Linksverkehr



Eine Wiese am Straßenrand genügt fürs Picknick



Aysgarth ist bekannt für seine Wasserfälle



White Bear heißt der skurrile Pub in Masham

rollt an ebensolchem Rasen mit versnobter Blumenpracht geradewegs auf das imposante York Minster zu, dessen Türme nahezu in den Wolken verschwinden. Na gut, es könnte auch der ziemlich tief hängende Dunst sein, ausgehend vom River Ouse, der den alten Stadtkern wie ein Schwerthieb durchschneidet. Die Brücke über die Ouse ist noch eine von der guten alten Sorte, bewehrt mit Türmchen und Erkern, historisch halt.

Den Hauch der Geschichte spüre ich so richtig im Schatten des Doms, wo ich die Triumph zwangsläufig im Parkverbot abstelle – die einzigen Parkplätze liegen außerhalb der Stadtmauern. Aber da kommen keine Small Talks zustande wie mit der ebenfalls gesetzeswidrig parkenden Fiesta-Besatzung. Das angegraute Ehepaar: „Eine Triumph hatten wir auch einmal." Ob Thunderbird, Tiger oder Bonneville, wissen sie leider nicht mehr. „Fourty years ago, you know."

Die alte Römerstraße in Richtung Norden zieht sich von York aus in sanften Schwüngen durchs grüne Nichts, die Örtchen sind von der Kategorie „vier Häuser und fünf Spitzbuben", aber mit ihren flußsteingemauerten Gebäuden eine kleine Pracht, an der man nur zu schnell vorbeigeflogen ist. Erst Thirsk scheint groß genug, daß sich ein Helmabsetzen lohnen könnte, immerhin ist Markttag. Die Parkplatzsituation ist damit dieselbe, der Unterschied allerdings der, daß der Dorfsheriff auch Falschparkern eine Parkscheibe in die Hand drückt, mit der Bitte, sie vor dem Weiterfahren im Zeitschriftengeschäft gegenüber wieder abzugeben.

Masham, mein nächstes Ziel, liegt wie ein Märklin-Dorf in einer Spielzeug-Eisenbahnlandschaft. Wuchtige Baumkronen ballen sich im Zwielicht hier zu grünen Wolken, dort teilen sie, in Reih und Glied aufgereiht, goldene Kornfelder in geometrische Formen. Die dunklen Dächer der Siedlung verschmelzen zu einem einzigen



Ganzen, unterbrochen nur durch ein paar Kaminwölkchen dazwischen und einen spitzen Kirchturm, natürlich mittendrin.

Die größten Wölkchen aber kommen aus einer Fabrik am Ortsrand. Sie findet sich am Ende einer versteckten Sackgasse, aber wahrscheinlich kann sie es sich leisten, sich so zu verstecken. „The Black Sheep Brewery" kündet ein Schild von außen, und der Innenhof präsentiert sich als hübsch hergerichtete Überraschung: Die Bruchsteinfassade des „White Bear" ist mit weißen Sprossenfenstern und reichlich Grün verziert, Tore und Pforten der angrenzenden Brauerei leuchten rot. Draußen warten rustikale Holzbänke, ein paar Gäste sitzen beim Lunch.

Innendrin zeigt sich der weiße Bär in bester Pubmanier: flaschen-, zapfhahn und kitschdrapiert. Aber das Chester-Sandwich, liebevoll mit Kresse und Tomaten garniert, ist köstlich, auch ohne das hier gebraute Theakston Bitter, eines der ersten des Landes.

Am Ortsausgang parken in einem Hof wahre Ungetüme von Dampfmaschinen auf ebenso riesigen Trailern. Meine Trophy nimmt sich dagegen wie ein Liliput-Spielzeug aus. Oder wie ein Ufo, denn die Ungetüme sind alt, richtig alt: Die „Lorna Doone", komplett mit messingbeschlagenem Kessel, Baldachin und Stahlspeichenrädern stammt ebenso wie ihre „Pride & Joy" getaufte Kollegin aus der Zeit der Jahrhundertwende.

Fotos: Phil Masters



Tante-Emma-Läden gibt's in England noch zuhauf

Schade, daß ich am Wochenende nicht mehr hier bin. Eleonara Davies, auf deren Hof die Dampfmaschinen parken, verspricht, daß zum Weekend etwa eine Hundertschaft dieser Geräte hier zu einem „Steam Machine Festival" einlaufen. Eine Reise in eine andere Zeit? Hier scheint sie stehengeblieben.

Die Yorkshire Dales sind zeitlos, ihre Bewohner haben sich herzlich wenig daran vergriffen. Roter Klatschmohn säumt die Straße jenseits des Ortes, ein Schild mit einem springenden Hirsch verrät, daß hier die Grafschaft Richmondshire begonnen hat. Der Wald, der jetzt häufiger die Straße säumt, sieht tatsächlich so aus, als könnte gleich ein Hirsch vor das 17 Zoll-Vorderrad hechten. Da, wo kein Wald steht, säumen Hecken die Straße, manchmal Bäume, deren Kronen sich überm Helm zu einem Tunnel vereinen. Immer wieder tauchen alte Gemäuer am Wegesrand auf. Die Karte ist von Ruinen-Symbolen nur so gesprenkelt, die Straße auch: Jervaulx Abbey bietet mit seinen Säulen und Fensterbögen unter freiem Himmel einen gespenstischen Anblick. Und auch vom Middleham Castle ist nicht mehr viel übrig. Schwer zu sagen, ob feindliche Kanonen oder der Zahn der Zeit der Trutzburg den Garaus gemacht haben, jedenfalls sind die teilweise fehlenden Außenmauern ganz praktisch: Man braucht nur 'rumzugehen und kann fast überall hineinschauen. Das helle Klirren vom Amboß eines Hufschmiedes übertönt die Szene. Allerdings sind die Pferde auf den Weiden um Middleham keine Turnier-, sondern Rennpferde, die hier trainiert werden.

Nach dem Überqueren des Flüßchens Arkengarth steigt die Straße kurvig an, und erst der volle Parkplatz und die bestuhlten Touristen machen mich stutzig. Ein Blick über die Schulter, und ich könnte mich glatt dazuhocken. Das Panorama ist „smashing" und reicht meilenweit nach allen Seiten. Unten liegt das Arkengarthdale, grün und wellig bis zum Horizont, der Fels jenseits des Tales ist an seinem Grat geröllgrau, das flußwärts im Grün verläuft.

Jedes Abbiegen von der zweispurigen auf die einspurige Route birgt eine Überraschung oder zumindest einen unverhofften Kulissenwechsel. Hinter Gunnerside finde ich mich in einer notdürftig asphaltierten Achterbahn zwischen Mauern wieder. Aus der richtigen Perspektive betrachtet, zähle ich bis zu acht Mauern hintereinander, jede durchschneidet die Landschaft in einem anderen Winkel. Nichts anderes stört die Landschaft, das einzige Geräusch ist das vorsichtige Plätschern eines Baches, und in der Ferne tönt das Blöken einer Schafherde.

Die Straße durchs Bishopdale ist so richtig was fürs Kurvenherz. Die Geraden zwischen den Kurven werden immer kürzer, ein einziges Auf und Ab, dem sich auch genügend Wanderer stellen. Wenn die zur Mittags- oder Abendzeit ausgelaugt sind, können sie am Kaminfeuer des „White Lion Inn" wieder zu Kräften kommen. Die Pubs der Region sind berühmt, und der „White Lion Inn" kommt gleich nach dem „Buck Inn" in Buckden. Eine Speisekarte gibt es nicht, dafür eine riesige Tafel gleich neben der Theke, die täglich wechselnden Gerichte sind mit Kreide angeschrieben. Das hier ist Pub-Kultur vom Feinsten.

Und wer mit sich allein sein möchte, wählt die Route durch das Wharfedale-Tal. Während auf der einen Seite die Wohnmobile über die Hauptstraße ziehen, ist das kleine Sträßchen durch den Wald autoleer. Erst kurz vor Grassington lichtet sich das Dickicht, die Straße flacht ab. Felder treten an Stelle des Tann, bis der Straßenrand zugeparkt ist. Der Upper Wharfedale Cricket Club nutzt das letzte Abendlicht zum Trainingsmatch. Alle Spieler tragen konsequent weißen Dreß – das zeugt von Einsatz mit Stil. Typisch britisch – wie die Yorkshire Dales.

**Wolf Töns**

## YORKSHIRE-INFOS

***Anreise:*** Die Yorkshire Dales erstrecken sich westlich von York, das wiederum eine knappe Fahrstunde vom Hafen Hull entfernt liegt. Hull wird von North Sea Ferries von Rotterdam und Zeebrugge aus angefahren. Vor allem für Nordlichter ist auch eine Verbindung über Hamburg oder Esbjerg nach Newcastle-upon-Tyne möglich. North Sea Ferries bucht man am besten im Reisebüro. Für Hin- und Rückfahrt inklusive Maschine zahlt der Tourer je nach Kabine zwischen 300 und 500 Mark.

***Reisezeit:*** Spätes Frühjahr bis früher Herbst sind nicht nur am angenehmsten, sondern auch am sichersten: Anderenfalls läßt sich in den Höhenlagen durchaus noch Schnee antreffen. Wer kann, sollte die Ferienzeit meiden. Die Wohnmobile und prinzipiell sehr langsam fahrende Touristen hindern ansonsten Motorradfahrer, ihren eigenen Rhytmus zu finden, vor allem, wenn man in der Gruppe unterwegs ist

***Unterkunft:*** York ist von Kopf bis Fuß auf Touristen eingestellt. Hier findet man von der Jugendherberge über Bed and Breakfast bis zum Hotel alles. Gerne hilft die Tourist Information weiter. Rufnummer: (0044 904) 613161. In den Dales selbst sind die Herbergen knapp. In Richmondshire findet man die meisten, auch Bed and Breakfast wird angeboten. Es muß aber mit Preisen von 12 bis 18 Pfund (30 bis 45 Mark) pro Person gerechnet werden, im Hotelfalle sogar mit dem doppelten. Auf dem Weg in Richtung Süden liegt das empfehlenswerte „Huddersfield Hotel" in Huddersfield (0044 484) 512111

***Verkehrsämter:*** Infos zu Großbritannien speziell für Motorradfahrer verschickt die Britische Zentrale für Fremdenverkehr, Taunusstr. 52-60, 60329 Frankfurt, Tel. (069) 238070.

***Lektüre:*** Hierzulande findet sich wenig Literatur zu den Yorkshire Dales. In England sind die Regale zum Bersten voll. Wer des Englischen mächtig ist, schaut sich am besten in einem Buchladen in York um. Empfehlenswert sind die Karten der Reihe „Magical Mystery Tour", die es auch hierzulande in gutsortierten Buchhandlungen gibt, mit Routenvorschlägen, detailliertem Index und erläuterten Sehenswürdigkeiten.

# TIPS

■ ***„Bloß keine Biker** in meinem Hotel!"* Diesen Spruch hören Motorradfahrer im Lieser- und Maltatal nicht. Dort haben sich rund 20 Pensionen, Gasthöfe, Hotels und Campingplätze zu einer motorradfahrerfreundlichen Beherbergungsgruppe zusammengeschlossen. Infos zu diesem einmaligen Urlaubsprogramm für Motorrad-Touristen in Kärntens Kurvendorado, den Nockbergen, gibt der Tourismusverband Lieser- und Maltatal, A-9853 Gmünd, Tel. (0043 4732) 2222.

■ ***Ein fast unmoralisches Angebot*** macht der Kärntner Thermalort Bad Kleinkirchheim in diesem Jahr seinen Gästen. Bis zum 8. Juli und vom 23.9. bis 30.11.95 haben sie die Möglichkeit, die attraktiven Sport- und Freizeiteinrichtungen des Ortes gratis in Anspruch zu nehmen. „All inclusive"



nennt sich das Paket, das die freie Benutzung der Seilbahnen und Liftanlagen ebenso beinhaltet wie die kostenlose Nutzung von Tennisplätzen, Reitpferden, Golf-Driving-Range und anderem mehr. Einzige Voraussetzung ist die Buchung einer Pension oder eines Hotels, welches sich dem Programm angeschlossen hat. Infos: Tourismusverband, A-9546 Bad Kleinkirchheim, Tel. (0043 4240) 8212.

■ ***Motorradfahrer willkommen*** heißt es im Hotel „Saanerhof" bei der Familie Neuenschwader-Matti in CH-3792 Saanen, Tel. (0041 304) 1515. Der passionierte Motorradfahrer und Hotelier offeriert Tourern vom 1. Mai bis 7. Juli und ab dem 20. August spezielle Programme für Einzel- und Gruppenaufenthalte. So kostet etwa ein dreitägiger Aufenthalt ab 210 Sfr (circa 250 Mark). Neben der ausgezeichneten Lage in Saanen-Gstaad bietet das Hotel Motorradfahrern Streckenvorschläge, individuelle Gruppenfahrten und eine Garage sowie Waschplätze fürs Bike.

■ ***Ein kostenloses Campingverzeichnis*** verschickt die Schweden-Werbung, Lilienstr. 19, 20095 Hamburg, Tel. (040) 330185, inklusive Tips zum Camping-Schecksystem und -Karte. □



Foto: Sven Markurt

Off-Road-Spaß auf der Spuren der Rallye-Asse

## Auf den Pfaden der Trèfle Lozerien

Mehrtägige Endurotouren auf den Pfaden der Off-Road-Veranstaltung „Trèfle Lozerien" organisiert Endurofachmann Sven Markurt, Relenbergstr. 28, 70174 Stuttgart, Tel. (0711) 226531, Fax 2260100. Markurt führt die Teilnehmer auf herrlichen Wanderwegen über endlose Hochplateaus und durch atemberaubende Schluchten. Alle Touren sind problemlos auch mit schweren Maschinen zu bewältigen. Die Strecken sind den Maschinentypen angepaßt. Mittags wird in zünftigen Landgasthöfen eingekehrt, abends wartet ein mehrgängiges Menü im Basishotel. Inklusive Halbpension kosten die viertägigen Touren 780 Mark, die fünftägigen 890 Mark. Folgende Termine sind zunächst vorgesehen: 31. Juli bis 4. August; 4. bis 8. September. Ausschließlich für weibliche Enduristen gibt es einen Sondertermin mit der erfahrenen Instruktorin Andrea Mayer vom 4. bis 7. Juni. An- und Abreise erfolgen auf eigene Faust. Der Veranstalter betont, daß es sich bei den Touren nicht um Pseudo-Rennen handelt. □

## Deutschland auf CD-ROM

Bekannt für ihre ausgezeichnete Qualität sind die Straßen- und Städteatlanten aus dem RV-Verlag in München. Das gesamte Kartenmaterial gibt es auch auf CD-ROM. Computer-Freaks, die über einen PC mit CD-Laufwerk und mindestens 4 MB Arbeitsspeicher verfügen, können sich beispielsweise den Straßenatlas Deutschland im Maßstab 1:200 000 oder Stadtpläne im Maßstab 1:20 000 auf den Bildschirm holen. Ab 148 Mark gibt es die CDs in Computerfachgeschäften und Buchhandlungen. Einziges Manko: Je weniger leistungsfähig der PC, um so schlechter ist die Darstellungsqualität der Karten auf dem Bildschirm. □







Für Computerfreaks, die ihren Urlaub am PC planen: Straßenkarten auf CD-Rom

## Es lebe der Sport

Als ehemaliger Endurofahrer kennt sich Klaus-Bernd Kreutz in der Sportszene aus. Seit einiger Zeit hat sich sein Reiseunternehmen „Motorsport Traveling", Frankfurter Str. 8, 57290 Neunkirchen, Tel. (02735) 2023, auf die Organisation von Gruppenreisen zu Motorsport-Veranstaltungen wie Formel-1-Rennen, Motorrad-Grand-Prix, Daytona Bike Week, USA-Supercross spezialisiert. Der neue Katalog liegt jetzt vor. □

Motorsport Traveling – Formel 1 – Off-Road – Motorrad Grand Prix – 1995

AUFGESTÖBERT

*„Wo keine schönen Kirchen sind, habe ich auch nirgendwo gute Wirtshäuser entdeckt"*

Bundesarbeitsminister Norbert Blüm in seinem Wanderbuch „Sommerfrische"



## Infos zum Transdanubia Ride '95

■ ***Idee:*** Bei der Transdanubia („motorrad, reisen & sport" berichtete ausführlich in Heft 1/95) handelt es sich um eine Motorrad-Rallye für jedermann. Niemand scheidet aus, wenn er eine Sonderprüfung ausläßt. Jeder bleibt in der Wertung, jeder soll das Ziel erreichen.

■ ***Zeit:*** Der Transdanubia Ride '95 findet vom 2. bis 9. September 1995 statt. Startpunkt ist München, Ziel die ungarische Hauptstadt Budapest.

Wien – Budapest

■ ***Kosten:*** Die Einschreibgebühr beträgt 1800 Mark, für eine Begleitperson 600 Mark. Darin enthalten: die Organisation der Rallye, sämtliche Service-Leistungen (u.a. drei MAN-Trucks für die Technik), Verpflegung und Unterbringung auf Campingplätzen.

■ ***Infos:*** Wer sich genauestens informieren möchte, muß sich an folgende Adresse wenden: Transdanubia Organisation, Richard Schalber GmbH, Hirschbergstr. 28, 87541 Hindelang, Tel. (08324) 2876, Fax 8742.

■ ***Teilnehmer:*** Einige prominente Teilnehmer wie der Olympiasieger Manfred Nerlinger oder der mehrfache Speedway-Weltmeister Karl Maier haben breits gemeldet. Komplettiert wird das Feld von Paris-Dakar-Veteran Herbert Schek.

■ ***Sonderpreis:*** Für den besten Teilnehmer, der über „motorrad, reisen & sport" zur Transdanubia kam, wird die Redaktion einen Sonderpreis stiften. Was für einen? Das soll noch eine Überraschung bleiben.

■ ***Befragung:*** Viel Lob kassierten die Organisatoren von Teilnehmern der letztjährigen Transdanubia für den Gesamtablauf des Rides, das Preis/Leistungsverhältnis und den Einsatz des Malteser Hilfsdienstes.














# QUEENS



„Grab eines Riesen" nennen die Maori, die Ur-Neuseeländer, den Haus-See von Queenstown, den Lake Wakatipu

Der Beiname „Neuseelands Grand Canyon" ist etwas übertrieben, aber der Skippers Canyon ist wirklich sehenswert

Die Aussicht ist phantastisch, von der Paßhöhe der Crown Range schaue ich hinunter ins Tal des Karawau River. Deutlich hebt sich das Grün der bewässerten Wiesen vom Rotbraun der fast baumlosen Höhenzüge ringsum ab. Tiefblau präsentiert sich der Himmel, und in der Ferne, zwischen den Remarkables und dem Coronet Peak, sorgt ein weiterer blauer Fleck für ein Farbenspiel wie aus dem Tuschkasten. Noch sind es fast 30 Kilometer bis Queenstown, aber den Lake Wakatipu kann ich schon klar erkennen. Nur knapp 300 Höhenmeter sind es von der Crown Range hinunter auf Seeniveau, doch die haben es in sich. Schmal, steil und kurvenreich präsentiert sich die 89, die Verbindungsstraße zwischen Wanaka und Queenstown. Als ob das nicht schon reichen würde für richtigen Fahrspaß, ist der Weg auch noch unasphaltiert. Langsam taste ich mich hinunter; so grob sind die Steinbrocken und der Sand dazwischen ist so rutschig, daß man schnell die Spur verliert und Richtung Abgrund rollt. Unerwartet geht der Schotter in griffigen Teer über, die letzten Kilometer führen in atemberaubenden Haarnadelkurven auf die Hauptstraße, auf der Autotouristen die Pisa und Crown Range umfahren.

Das Ziel heißt für beide, den Zwei- wie den Vierradler: Queenstown. Nach der Einsamkeit in den Bergen von Central Otago wirkt Queenstown wie eine Fata Morgana. Im sonst eher bedächtigen Neuseeland sieht sich der Tourer schlagartig mit einer Verkehrsdichte konfrontiert, wie sie selbst in Metropolen wie Wellington und Aukland nur zu Stoßzeiten herrscht. In Queenstown ist ständig Rushhour, das Leben pulsiert hier wie in keiner anderen Stadt des Landes. Weshalb die Kiwis, wie sich die Neuseeländer selbst in Anlehnung an den Nationalvogel bezeichnen, auch behaupten, Queenstown gehöre eigentlich gar nicht zu Neuseeland, zu untypisch sei diese City für ihr Land. Hotels, Restaurants und jede Menge Geschäfte prägen das Stadtbild.

Nur in den wenigsten der Läden gibt es das, was man normalerweise als nützlich bezeichnet. Verkauft wird die tägliche Dosis Adrenalin, Thrill bis zum Abwinken. Was Selbsterfahrungsgruppen der Volkshochschule in wochenlangen Kursen vielleicht erreichen, schaffen diese Agenturen für Streßbewältigung binnen Minuten. Sie bieten den drei Sekunden dauernden freien Fall von der Kawarau Bridge an, die zehnminütige Fahrt mit dem Turbinenjet auf dem Shotover River, millimeterscharf vorbei an Felsen und Überhängen, sowie eine halbstündige Schlauchbootfahrt, bei der die Wagemutigen über Stromschnellen gespült werden, die so vielsagende Namen wie „The Toilette" tragen. Angefangen hat diese Art Freizeitvergnügen 1988, als ein gewisser A. J. Hacket auf die Wahnsinnsidee verfiel, Menschen von einer Brücke in den Kawarau River hüpfen zu lassen, lediglich durch ein kaum drei Zentimeter dickes Gummiseil gesichert. Bungy-Jumping nannte er seine Erfindung, die ihn zum Millionär machte. Mittlerweile hat der Fluggast vier Brücken zur Auswahl, um den Sprung ins Leere zu riskieren, wobei die






Das „Holiday Inn" zählt zu den besten Hotels vor Ort (links), der einsame Reiter ziert die Plakatwand an „Arthur's Point" (Mitte), und der Bungy-Laden (rechts) ist ganz neu

Bungy, Rafting, Jet-Boot-Fahren, das Adrenalinstoß-Angebot in Queenstown kennt keine Grenzen

höchste 100 Meter mißt. Die beste Aussicht über Queenstown bietet die Absprungstelle am Bob's Peak und die schönste Anfahrt führt durch den Skippers Canyon zur Skippers Bridge. Neueste Errungenschaft ist der „Big Jump", der Sprung aus einem Helikopter 300 Meter tief in Richtung Lake Wakatipu. Eigentlich sollte man für diesen Stunt Geld bekommen und nicht rund 250 Mark zahlen müssen.

Queenstown ist nicht ausschließlich die Stadt der Jumper, Rafter, Paraglider, Surfer, Segler usw., sie ist auch ein ideales Revier für Biker. Wer mit einem Leih-Motorrad unterwegs ist, kommt leider kaum in den Genuß, die Schotterpiste durch den wilden Skippers Canyon zu befahren: Die Vermieter untersagen dies aus Versicherungsgründen. Man kann sich aber einer Landrover-Tour anschließen, die bis zur ehemaligen Goldgräbersiedlung Skippers führt. Trösten mag sich der Tourer zudem mit der Fahrt hinauf zum Coronet Peak. Die asphaltierte Piste bringt im neuseeländischen Winter Skitouristen zur Liftstation, im Sommer kann man es auf der weit geschwungenen Zufahrtstraße richtig fliegen lassen, Verkehr herrscht so gut wie keiner, sieht man von den zahlreichen einheimischen Bikern ab, die sich hier ebenfalls austoben. Auf dem Weg ins Skigebiet passiert man eine der wildesten Kneipen der Gegend, „Arthur's Point", wo sich allabendlich die überlebenden Bungy-Springer mit einheimischen Aussteigern das Bier teilen. Andere Kneipen im Zentrum von Queenstown sind „Chico's" und „Albert's".

Fotos: Norbert Meiszies



Auf dem Weg nach Queenstown passiert der Tourer den Gebirgszug Crown Range, wo das Cardrona-Hotel liegt

Nicht weit von Queenstown liegt Arrowtown, wo vor der Jahrhundertwende Gold und Silber abgebaut wurden. Heute müssen sich die Einheimischen nicht mehr so quälen, Geld bringen Touristen in das gemütliche Städtchen, das sich trotz Andenkenläden einen Hauch Pioniergeist bewahrt hat. Sehenswert sind der idyllisch gelegene Friedhof mit den weit über 100 Jahre alten Grabsteinen und das Lake District Museum, in dem demonstriert wird, daß das Leben früher auch ohne Bungy schön aufregend war.

Wer Queenstown Richtung Süden verläßt, hat als Motorradfahrer zwei Möglichkeiten: Die eine taugt nur für Enduristen, verläuft die Route doch gut 100 Kilometer über eine spektakuläre Schotterpiste mit nahezu 20 Bachdurchfahrten. Dazu muß das Bike in den Laderaum der „TSS Earnslaw" verladen werden. Dieser Oldtimer der Dampfschiffahrt bringt den Tourer von Queenstown über den See zur Anlegestelle Walter Peak, einer Schaffarm, an der die Strecke zwischen den Eyre und Thomson Mountains ihren Anfang nimmt. Die weniger anspruchvolle zweite Route führt unterhalb der Remarkables, ein beliebtes Wintersportrevier, am Lake Wakatipu entlang nach Kingston. Das sind 40 unvergeßliche Kilometer, Kurve folgt auf Kurve, mal großzügig geschwungen, dann wieder karussellartig eng – ein völlig kostenloser Adrenalinstoß. Beruhigen kann sich die Seele beim Blick auf einen tiefblau schimmernden See, mit leuchtend grünen Palmen am Ufer und mächtigen Gebirgsketten als Kulisse. So gesehen ist Queenstown doch typisch für Neuseeland, nämlich ein Naturerlebnis der besonderen Art, nicht nur für wagemutige Bungy-Jumper.

**Norbert Meiszies**



Ein lohnender Ausflug ist die Fahrt mit der aus dem Jahre 1915 stammenden Dampflok, dem Kingston Flyer

# NEUSEELAND-INFOS

**Anreise:** Natürlich kann mann Neuseeland und damit auch Queenstown individuell anfliegen. Air New Zealand benötigt ab Frankfurt knapp 23 Stunden mit Zwischenaufenthalt in Los Angeles. Zielflughafen ist Aukland, von wo aus es nochmal drei Stunden bis nach Christchurch auf der Südinsel Neuseelands dauert. In ein bis zwei Tagen erreicht man von hier aus Queenstown.

**Motorrad:** Mittlerweile gibt es einige Vermieter von Motorrädern im Land der Kiwis. In Aukland ansässig ist der Veranstalter „Ride Down Under", der BMW-Motorräder auch als Buy-Back-Programm offeriert. In Christchurch zu Hause ist „Te Waipounamu Motor Cycle Tours", Vertragspartner der ADAC Reise GmbH, mit der „motorrad, reisen & sport" die Leser-Reise Neuseeland auf Seite 77 durchführt. Wer sich nur mal kurz aufs Motorrad setzten will, hat in Queenstown die Möglichkeit, Roller und Moto-Cross-Bikes zu mieten.

**Unterkunft:** Queenstown ist Neuseelands Touristenhochburg, entsprechend umfangreich ist das Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten. Im Backpacker Hilton kostet ein Platz im Mehrbettzimmer etwa 20 Mark, eine Cabin auf dem Queenstown Motor Park rund 30 Mark (der Zeltplatz 10 Mark), das Hotelzimmer im Lakeside Motel gibt es ab 80 Mark und das First-class-Doppelbett im Holiday Inn für 150 Mark. Letzteres Hotel liegt etwas außerhalb mit einer traumhaften Aussicht aus dem Restaurant über den Lake Wakatipu.

**Freizeit:** Bungy-Jumping, White River Rafting, Jet-Boot-Fahren, Paragliding, Segeln, Jet-Ski, Helifliegen – das Angebot ist unerschöpflich, solange die Geldbörse das mitmacht. Bungy-Jumping hat Queenstown berühmt gemacht, so daß außer dem Erfinder, A. J. Hacket, inzwischen auch andere Unternehmen ein Stück vom Gummi-Kuchen abhaben wollen. Empfehlenwert: der Sprung von der 90 Meter hohen Skippers Bridge – wegen der einstündigen Anfahrt durch den Skippers Canyon und der einmaligen Aussicht –, die Fahrt mit dem Shotover-Jet und der Huckepack-Flug mit einem Paraglider hinunter vom Zielpunkt der Skyline Gondola auf dem Bob's Peak.

**Infos:** Ein umfangreiches Informationspaket inklusive Kartenmaterial verschickt das Fremdenverkehrsamt von Neuseeland, Friedrichstr. 10-12, 60323 Frankfurt, Tel. (069) 9712110.

Mit „motorrad, reisen & sport" vom 25.11. bis 16.12.1995 ans andere Ende der Welt: nach Neuseeland. Die „Kiwis" werden Sie willkommen heißen

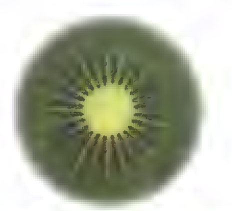



# Leser-Reise: Neuseeland



Fotos: Norbert Meiszies

Feuer und Eis, Palmen und Sand, Thrill und Entspannung, das alles bietet Neuseeland. Kaum ein anders Land wechselt so schnell sein Erscheinungsbild. Gerade noch kurvt der Tourer über abenteuerliche Paßstraßen, im nächsten Moment steht er an einsamen Sandstränden oder schaut über idyllische Buchten, in denen Segelyachten karibisches Feeling verbreiten. Erleben sie die Faszination des Milford Sound, einer spektakulären Fjordlandschaft, feiern Sie mit den Maori, den Ureinwohnern Neuseelands, fassen Sie den Mut, Ihr Leben einem Gummiseil anzuvertrauen – Bungy ist in. Zusammen mit der ADAC Reise GmbH lädt Sie „motorrad, reisen & sport" zu einer Leser-Reise durch dieses unvergleichliche Land auf der anderen Erdhalbkugel ein. Gefahren wird auf BMW-Mietmotorrädern in kleinen Gruppen, die sich allabendlich in Hotels, Lodges und auf Farmen treffen und dort ihre Erlebnisse austauschen können. Im Reisepreis von 6990 Mark (Beifahrer: 4990 Mark) enthalten sind der Flug, das Miet-Motorrad, alle Übernachtungen, teilweise die Verpflegung, die ADAC-Reiseleitung, Gepäcktransport, Begleitfahrzeug. Neben dem Termin 25.11. bis 16.12.95 stehen noch weitere Reisedaten zur Auswahl. Wenn wir Sie jetzt neugierig gemacht haben, dann füllen Sie nebenstehenden Coupon aus und schicken ihn an die ADAC Reise GmbH, Motorradreisen in 81361 München. Infomaterial und Buchungsunterlagen bekommen sie unverzüglich und unverbindlich zugeschickt. Oder rufen Sie gleich an – Tel. (089) 76764130. □







Neuseeland besitzt alles: Traumhafte Buchten, eine spektakuläre Gebirgslandschaft, herrliche Motorradstrecken und reichlich Sonne, wenn bei uns bereits Väterchen Frost regiert

## Leser-Reise Neuseeland: 25.11. bis 16.12.95

Bitte schicken Sie mir unverbindlich das Informationspaket mit Buchungsunterlagen für die Neuseeland-Leser-Reise.

motorrad reisen & sport

ADAC Reise GmbH

Name ______________________

Vorname ______________________

PLZ/Ort ______________________

Straße/Nr. ______________________

Coupon ausgefüllt absenden an:
ADAC Reise GmbH, Motorradreisen, 81361 München
Tel. (089) 76764130, Fax (089) 7439153

## DIE DEUTSCHEN FAHRER AM NÜRBURGRING

125er




**Dirk Raudies**
geb.: 17. Juni 1964
**Team:**
HB-Team Raudies
Ringweg 2
88400 Biberach
**Größte Erfolge:**
1993 Weltmeister in der 125er Klasse; 13 GP-Siege
**Beginn der Karriere:**
1986 im Yamaha-Cup
**Hobbies:**
Squash, Zierfische, exotische Vögel

125er



**Peter Öttl**
geb.: 24. März 1965
**Team:**
Marlboro Aprilia
A&G Vertrieb
Sunderweg 2
33649 Bielefeld
**Größte Erfolge:**
1989 WM-Dritter in der 80er Klasse; 1994 WM-Fünfter in der 125er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1982 im Moto-Cross
**Hobbies:**
Radfahren, Skifahren

125er



**Oliver Koch**
geb.: 16. Nov. 1966
**Team:**
Ditter Plastic
Postfach 1363
77712 Haslach
**Größte Erfolge:**
1991 Deutscher Meister und Europameister in der 125er Klasse; 1993 WM-13. in der 125er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1987 im Yamaha-Cup
**Hobbies:**
Tauchen

125er



**Stefan Prein**
geb.: 27. Oktober 1965
**Team:**
Energizer-Elf & Co.
Grüne Trift 55
42327 Wuppertal
**Größte Erfolge:**
1985 Deutscher Meister in der 80er Klasse; 1990 WM-Dritter in der 125er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1983 Hercules-Cup
**Hobbies:**
Schnelle Autos

125er



**Manfred Geissler**
geb.: 10. Januar 1971
**Team:**
Marlboro Aprilia
A&G Vertrieb
Sunderweg 2
33649 Bielefeld
**Größte Erfolge:**
1993 Deutscher Meister in der 125er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1991 im OMK-Pokal
**Hobbies:**
Eishockey, Fußball
Schwimmen, Squash



# DER DEUTSCHE GP

**Vor fünf Jahren gastierte der Grand-Prix-Zirkus zum letzten Mal auf dem Nürburgring. Vom 18.- 21. Mai geben beim Großen Preis von Deutschland Doohan, Waldmann und Co. erstmals wieder ein Gastspiel in der Eifel**

Es ist noch gar nicht lange her, da versuchte ein knapp 1,60 großes Männlein „Lieber Gott" zu spielen. Sein oberstes Gebot lautete: „Verdiene soviel Geld, wie du nur kannst! Kümmere dich nicht um Verträge, sie sind das Papier nicht wert!" Bernie Ecclestone heißt dieser Mann, der dem Trugschluß erlegen war, mit Motorradrennen könne er genausoviel Geld scheffeln wie mit seinem Steckenpferd, der Formel 1. Er setzte Veranstaltern, die eines „seiner" Grand-Prix-Rennen durchführen wollten, die Pistole auf die Brust: „Zwei Millionen Dollar – oder ich gehe woanders hin." Manch einer, darunter auch die Nürburgring GmbH sowie der ADAC Nordrhein, wollten sich aber nicht den Fangschuß geben lassen und nahmen lieber in Kauf, daß ab 1990 kein Motorrad-Grand-Prix mehr in der Eifel stattfand. Anfangs sah man mit Groll machtlos zu, wie der GP-Zirkus alljährlich zum Großen Preis von Deutschland nach Hockenheim zog. Später wurde daraus Schadenfreude, als der „Liebe Gott" Ecclestone ganz böse aus allen Wolken fiel, weil nämlich statt einstmals über 100000 zuletzt nur noch schlappe 18000 zahlende Zuschauer die überteuerte Luxusveranstaltung am Hockenheimring miterleben wollten. Ecclestone hatte

125er



**Stefan Kurfiss**
geb.: 12. April 1962
**Team:**
AGV-ATTAC-Racing
Hundsbergerstr. 43
73642 Welzheim
**Größte Erfolge:**
1990 Deutscher Meister in der 80er Klasse; 1992 Deutscher Meister in der 125er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1980 im OMK-Pokal
**Hobbies:**
Sport, Musik

250er



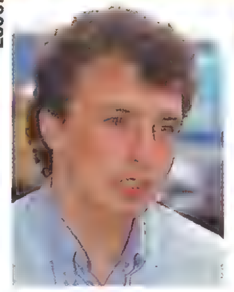
**Ralf Waldmann**
geb.: 14. Juli 1966
**Team:**
HB-Honda Germany
Julius-Herlin-Str.
82131 Gauting
**Größte Erfolge:**
1991 u. 1992 WM-Dritter in der 125er Klasse; 1994 WM-Fünfter in der 250er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1986 im OMK-Pokal
**Hobbies:**
Modellfliegen

250er



**Jürgen Fuchs**
geb.: 28. Nov. 1965
**Team:**
HB-Honda Germany
Julius-Herlin-Str.
82131 Gauting
**Größte Erfolge:**
1994 Deutscher Meister in der 250er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1991 im Verein
**Hobbies:**
Squash, Radfahren, Kino

250er



**Bernd Kassner**
geb.: 29. März 1964
**Team:**
Racing T. München
Gebrüder-Ott-Weg 5
81241 München
**Größte Erfolge:**
1990 und 1991 Deutscher Vizemeister in der 250er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1984 im Yamaha-Cup
**Hobbies:**
Skifahren

250er



**Adi Stadler**
geb.: 12. April 1964
**Team:**
Adi Stadler Racing
Rupertistr. 12
83119 Obing
**Größte Erfolge:**
1987 Europameister in der 125er Klasse; 1993 Deutscher Meister in der 250er Klasse
**Beginn der Karriere:**
1982 Hercules-Cup
**Hobbies:**
Squash, Fußball

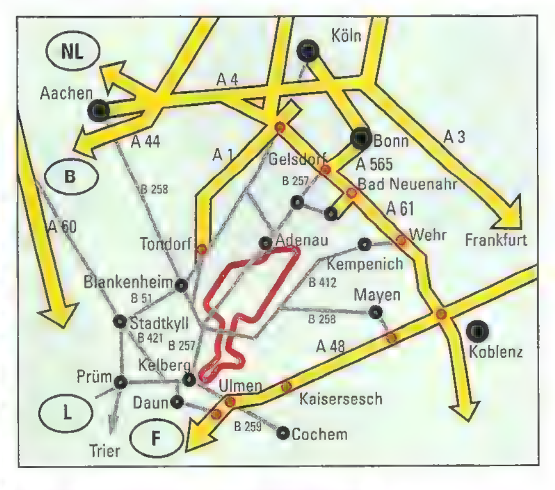
gegen sein eigenes „göttliches“ Gebot verstoßen und bei den letzten beiden Hockenheim-GP zwei Millionen Mark Verlust gemacht.

Ecclestones Ausstieg aus dem Zweirad-GP-Geschehen (er verkaufte seine Vermarktungsgesellschaft Two Wheel Promotion an die spanische Firma Dorna) und sein Verzicht, in Hockenheim nochmals als Promoter aufzutreten, machten das Comeback des Nürburgrings als Austragungsstätte eines WM-Laufes wieder möglich. An Hockenheim wollte sich niemand mehr die Finger verbrennen. Die Gunst der Stunde nutzte der Promoter „Moto Motion International“, jene Firma, die seit Jahren in Deutschland die Pro-Superbike-Szene erfolgreich vermarktet und mit der Durchführung der Motorrad-Grand-Prix in Brünn und am Salzburgring entsprechende Erfahrung mitbringt. Der internationale Motorradsportverband FIM, Dorna, Moto Motion und die Nürburgring GmbH kamen überein, den Grand Prix von Deutschland in die Eifel zu holen. „Wir haben ein schweres Erbe übernommen“, weiß Moto-Motion-Geschäftsführer Franz Rau, „und sind froh, wenn 50000 Zuschauer zum Nürburgring kommen.“ Diese Zielvorgabe erscheint realistisch, denn im Vergleich zu Hockenheim liegen die Eintrittspreise um 30 Prozent niedriger als beim letzten Großen Preis. Ein attraktives Rahmenprogramm soll den Besuchern zusätzliche Unterhaltung und Abwechslung bieten. Der Zuschauer als Kunde, um den man buhlen muß – das hat’s unter Ecclestone nicht gegeben.

Zu den Preisen: Wer sich seine Eintrittskarte bereits im Vorverkauf besorgt, kann bis zu 60 Mark sparen. So kostet beispielsweise das Spezial-Plus-Ticket mit numeriertem Tribünen-Sitzplatz für das gesamte Renn-Wochenende 99 Mark (Freitag bis Sonntag,

Fotos: ASA, F. Ratering; Grafiken: G. Anthony

A 45 Trier
A 1 Köln
Parkzone D
V
T 14
T 13
T 12
T 12a
Fahrerlager
Boxen
M
T 11
T 3
T 3a
T 3b
T 4
A 61
A 3
Bonn
Frankfurt
Koblenz
Parkzone C
T 10b
T 9
T 10a
B 258
T 8
T 5a
Parkzone A
T 7
T 6
T 5b
M Rennsport-Museum
V Riesen-Video-Wand
Grand Prix-Club-Treff
Camping
Parkzone B




Alle Wegen führen zum Nürburgring. Mitten in einem Netz aus Autobahnen und gut zu befahrenden Bundesstraßen liegt die Grand-Prix-Strecke. Knapp eine Stunde Fahrzeit sind es von Köln oder Aachen aus bis zu den Parkplätzen (genaue Lage siehe Streckenplan oben, das gilt auch für die Tribünenplätze)

## DER ZEITPLAN

**Donnerstag, 18.05.95**

| | Freies Training | Zeit-Training |
|---|---|---|
| Seitenwagen | | 14.15-15.00 |
| Euro 125er | 12,30-13.00 | 15.30-16.00 |
| Thunderbikes | 13.15-14.00 | 16.15-17.00 |
| Seitenwagen | | 17.15-18.15 |

**Freitag, 19.05.95**

| | Freies Training | Zeit-Training |
|---|---|---|
| Seitenwagen | | 12.45-13.15 |
| 250er | 9.00-10.00 | 13.30-14.30 |
| 500er | 10.15-11.15 | 14.45-15.45 |
| 125er | 11.30-12.30 | 16.00-17.00 |
| Thunderbikes | | 17.15-17.45 |
| Euro 125er | | 18.00-18.30 |

**Samstag, 20.05.95**

| | Freies Training | Zeit-Training |
|---|---|---|
| 250er | 9.00-10.00 | 13.30-14.30 |
| 500er | 10.15-11.15 | 14.45-15.45 |
| 125er | 11.30-12.30 | 16.00-17.00 |
| | **Warm-up** | **Rennen** |
| Seitenwagen | 12.45-13.00 | 17.15 |

**Sonntag, 21.05.95**

| | Warm-up | Rennen |
|---|---|---|
| Euro 125er | 9.00-9.15 | |
| 250er | 9.30-9.50 | 12.00 |
| 500er | 10.05-10.25 | 13.15 |
| 125er | 10.40-11.00 | 14.30 |
| Thunderbikes | 11.15-11.30 | 15.45 |
| Euro 125er | | 17.00 |

## DIE STARTERLISTE

**125er**

| Start Nr. | Name/Land | Maschine |
|---|---|---|
| 1 | Kazuto Sakata (J) | Aprilia |
| 2 | Noboru Ueda (J) | Honda |
| 4 | Dirk Raudies (D) | Honda |
| 5 | Peter Öttl (D) | Aprilia |
| 6 | Jorge Martinez (E) | Yamaha |
| 7 | Stefano Perugini (I) | Aprilia |
| 8 | Masaki Tokudome (J) | Aprilia |
| 9 | Hideyuki Nakajyo (J) | Honda |
| 10 | Henri Torrontegui (E) | Honda |
| 11 | Stefan Prein (D) | Yamaha |
| 12 | Haruchika Aoki (J) | Honda |
| 13 | Garry McCoy (AUS) | Honda |
| 14 | Akira Saito (J) | Honda |
| 15 | Loek Bodelier (NL) | Aprilia |
| 17 | Gianluigi Scalvini (I) | Aprilia |
| 18 | Oliver Koch (D) | Aprilia |
| 19 | Yoshiaki Katoh (J) | Yamaha |
| 20 | Tomomi Manako (J) | Honda |
| 21 | Tomoko Igata (J) | Honda |
| 22 | Andrea Ballerini (I) | Aprilia |
| 23 | Manfred Geissler (D) | Aprilia |
| 24 | Gabriele Debbia (I) | Yamaha |
| 25 | Vittorio Lopez (I) | Aprilia |
| 26 | Emilio Alzamora (E) | Honda |
| 27 | Ivan Cremonini (I) | Honda |
| 28 | Take. Yamamoto (J) | Honda |
| 29 | Yoshiyuki Sugai (J) | Honda |
| 30 | Ken Miyasaka (J) | Honda |
| 31 | Stefan Kurfiss (D) | Yamaha |
| 32 | Hiroyuki Kikuchi (J) | Honda |

**250er**

| Start Nr. | Name/Land | Maschine |
|---|---|---|
| 1 | Max Biaggi (I) | Aprilia |
| 2 | Tadayuki Okada (J) | Honda |
| 3 | Takeshi Tsujimura (J) | Honda |
| 4 | Dorianio Romboni (I) | Honda |
| 5 | Niall Mackenzie (G) | Aprilia |
| 6 | Jean-Phil. Ruggia (F) | Honda |
| 7 | Tetsuya Harada (J) | Yamaha |
| 8 | Jean-Michel Bayle (F) | Aprilia |
| 9 | Luis d'Antin (E) | Honda |
| 10 | Nobuatsu Aoki (J) | Honda |
| 12 | Carlos Checa (E) | Honda |
| 13 | Eskil Suter (CH) | Aprilia |
| 15 | O. Petrucciani (CH) | Aprilia |
| 16 | P. v.d. Goorbergh (NL) | Aprilia |
| 17 | J. v.d. Goorbergh (NL) | Honda |
| 18 | Roberto Locatelli (I) | Aprilia |
| 19 | Olivier Jacque (F) | Honda |
| 21 | Grogorio Lavilla E) | Honda |
| 22 | Adi Stadler (D) | Aprilia |
| 23 | Luis Carlos Maurel (E) | Honda |
| 24 | Bernd Kassner (D) | Aprilia |
| 25 | Kenny Roberts jr (USA) | Yamaha |
| 26 | Davide Bulega (I) | Honda |
| 27 | Sadanori Hikita (J) | Honda |
| 28 | Ralf Waldmann (D) | Honda |
| 29 | Jürgen Fuchs (D) | Honda |
| 30 | José-Luis Cardoso (E) | Aprilia |
| 31 | Miguel Castilla (E) | Yamaha |
| 32 | Pere Riba (E) | Aprilia |
| 55 | Règis Laconi (F) | Honda |

**500er**

| Start Nr. | Name/Land | Maschine |
|---|---|---|
| 1 | Michael Doohan (AUS) | Honda |
| 2 | Luca Cadalora (I) | Yamaha |
| 4 | Daryl Beattie (AUS) | Suzuki |
| 5 | Alberto Puig (E) | Honda |
| 6 | Alex Criville (E) | Honda |
| 7 | Shinichi Itoh (J) | Honda |
| 8 | Sean Emmett (GB) | Yamaha |
| 9 | Alexandre Barros (BR) | Honda |
| 10 | J. McWilliams (GB) | Yamaha |
| 11 | Bernard Garcia (F) | Yamaha |
| 13 | Loris Reggiani (I) | Aprilia |
| 14 | Adrian Bosshard (CH) | Yamaha |
| 17 | Norifumi Abe (J) | Yamaha |
| 18 | Laurent Naveau (B) | Yamaha |
| 19 | Juan Borja (E) | Yamaha |
| 20 | Cristiano Migliorati (I) | Yamaha |
| 21 | Bern. Haenggeli (CH) | Yamaha |
| 22 | Lucio Pedercini (I) | Yamaha |
| 23 | Eugene McManus (GB) | Yamaha |
| 24 | Scott Gray (USA) | Yamaha |
| 25 | Neil Hodgson (GB) | Yamaha |
| 26 | Jamie Robinson (GB) | Yamaha |
| 27 | Andrew Stroud (NZ) | Yamaha |
| 28 | Bruno Bonhuil (F) | Yamaha |
| 34 | Kevin Schwantz (USA) | Suzuki |
| 37 | Frederic Protat (F) | Yamaha |
| 44 | Marc Garcia (F) | Yamaha |
| 51 | Jean-P. Jeandat (F) | Paton |
| 65 | Loris Capirossi (I) | Honda |
| 69 | James Haydon (GB) | Yamaha |

der Eintritt am Donnerstag ist ohnehin frei). An der Tageskasse gibt's dafür nur das Ticket für den Renn-Sonntag. Sondereintrittskarten wie das auf 4500 Einheiten limitierte Grand-Prix-Club-Ticket (Preis: 180 Mark) bieten zudem die Möglichkeit beim Pit-Walk den Teams an den Boxen näher zu kommen, auf einer Sondertribüne Platz zu nehmen und an Autogrammstunden mit den GP-Stars teilzunehmen. Den Bestellcoupon haben wir auf Seite 82 abgedruckt. Anhand der farblichen Kennzeichnung der Tickets läßt sich auf dem Lageplan auf Seite 80 genau ablesen, welche Eintrittskarten für welche Tribüne gültig sind. Bis zum 8. Mai können Karten über den Vorverkauf bestellt werden. Kostenlos ist der Eintritt übrigens für Jugendliche unter 16 Jahren und für Erwachsene über 65 (Ausweis nicht vergessen!).

Die Zuschauer sollen sich nicht nur während der einzelnen Rennen unterhalten, dem Publikum wird zusätzlich ein umfangreiches Beiprogramm angeboten. Grand-Prix-Park nennt sich der Bereich neben dem Fahrerlager, in dem Motorräder und Zubehör ausgestellt sind, in dem Fahrsimulatoren Rennfeeling vermitteln und eine Bungy-Jump-Anlage zum Sprung in den Tiefe lockt. Der Park ist von Donnerstag bis Sonntag geöffnet und kann bis zu 40 000 Menschen aufnehmen. Aber nicht nur tagsüber soll hier buntes Treiben herrschen – abends sorgen Live-Musik, ein Wrestling-Wettbewerb und das 3. Suzuki-Fahrertreffen für entspannte Atmosphäre. Weitere Attraktionen auf der Rennstrecke sind eine Stunt-Show zwischen den Trainingsläufen und den Rennen sowie drei riesige Videowände, die die Zuschauer jederzeit und an jedem Ort über den Stand des Wettbewerbs auf dem laufenden halten.

Wem das alles noch nicht reicht, der kann – hat er erst sein Fahrzeug auf einem der kostenlosen Parkplätze abgestellt oder sein Zelt auf dem zentralen Campingplatz aufgeschlagen – dem Rennsport-Museum hinter der Haupttribüne und dem nagelneuen Fahrsicherheitszentrum einen Besuch abstatten. Hubschrauber-Rundfüge und ein Abste-

cher zum Zakspeed-Motodrom, wo man für zehn Mark fünf Minuten lang mit einem Go-Kart durch die Kurven driften kann, komplettieren das Freizeitangebot rund um den Großen Preis.

Die eigentlichen Stars am Nürburgring aber bleiben die Fahrer, darunter selbstverständlich die deutschen Publikumslieblinge Ralf Waldmann, Dirk Raudies, Peter Öttl, Stefan Prein, Oliver Koch, Bernd Kassner, Adi Stadler, Manfred Geissler, Stefan Kurfiss und Jürgen Fuchs. Wer als Wild-Card-Fahrer dazustoßen wird, steht noch nicht fest.

Erstmals in dieser Saison werden am Nürburgring zudem die Gespanne an den Start gehen, die ihren WM-Lauf bereits am Samstag um 17.15 Uhr absolvieren. Hier ist das deutsch-britische Team Bohnhorst/Brown mit von der Partie. Premiere feiern zwei andere Klassen, die das Rahmenprogramm bilden und ausschließlich während der WM-Läufe in Europa antreten: die 125er im Kampf um die Europameisterschaft und die Viertakt-Thunderbikes. Von den 600ern versprechen sich die Organisatoren viel Zuschauerzuspruch, zumal hier so prominente Fahrer wie der Niederländer Wilco Zeelenberg, das frühere 250er GP-As, und der Deutsche Superbike-Meister Udo Mark Gas geben.

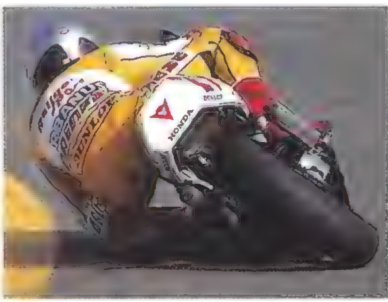
Thunderbikes und Euro 125er bilden am Sonntag ab 15.45 Uhr den Abschluß des 5. Laufes zur Motorrad-Straßen-Weltmeisterschaft. Vorher läuft aber die große Show: Nach dem vormittäglichen Warm-up für alle geht um 12.00 Uhr die GP-Klasse 2, die 250er, an den Start (Rennen über 25 Runden), gefolgt um 13.15 Uhr von der GP-Klasse 1, den 500ern (Rennen über 27 Runden) und um 14.30 Uhr von der GP-Klasse 3, den 125ern (Rennen über 23 Runden).

Nach fünf Jahren Diaspora also wieder ein WM-Lauf auf dem Nürburgring. Vieles hängt davon ab, wie die Fans reagieren werden. Beste Voraussetzungen sind mit akzeptablen Eintrittspreisen und einem abwechslungsreichen Rahmenprogramm geschaffen. Schließlich erhofft der Veranstalter, daß der GP am 21. Mai keine Eintagsfliege bleibt. Rückschläge hat der Nürburgring freilich schon mehrere erlebt – und überlebt. So 1968, als ein Waldbrand zum Abbruch des 500er Rennens führte; oder 1974, als die Fahrer das ADAC-Eifelrennen boykottierten und sich weigerten, auf der Nordschleife an den Start zu gehen.

Auf ein Wiedersehen mit seinen Fans freut sich vor allem der Texaner Kevin Schwantz („I like the Ring"), der 1988 und 1990 die 500er Rennen auf dem seinerzeit neuen Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings gewinnen konnte. Auch der damalige Sieger der Klasse bis 125 $cm^3$, der Italiener Doriano Romboni, kehrt an die Stätte seines Erfolges gern zurück, ebenso der bereits erwähnte Wilco Zeelenberg, der 1990 den 250er Lauf vor Carlos Cardus und John Kocinski gewann.

So gesehen ist die Zeit für den Eifelkurs fünf Jahre lang nur stehengeblieben, die Verbannung der „Grünen Hölle" vom Spielplan durch den „Lieben Gott" Ecclestone lediglich eine Episode in der Nürburgring-Geschichte. Da fällt es Dr. Walter Kafitz, Hauptgeschäftsführer der Nürburgring GmbH, denn auch leicht, Milde zu zeigen: „Heute soll nicht nachgekartet werden."

**Norbert Meiszies**



Auch auf dem Nürburgring am Start: Jürgen Fuchs



## NÜRBURGRING-INFOS

***Tickets:*** Noch bis zum 8. Mai können interessierte Rennfans Eintrittskarten für den Grand Prix von Deutschland zum Sonderpreis bestellen. Einfach den nebenstehenden Coupon ausschneiden und an die angegebene Adresse abschicken. Danach gibt es Tickets nur noch an der Tageskasse. Kostenlos ist der Besuch der Trainingsläufe am Donnerstag, 18. Mai. Das gilt übrigens auch für die Parkplätze rund um die Grand-Prix-Strecke.

***Übernachten:*** Hinter den Tribünen T 5 bis T 8 (Dunlopkehre) befindet sich der zentrale Nürburgring-Campingplatz. Wildes Campen auf den umliegenden Wiesen ist verboten. Etwas ruhiger sind die Nächte auf dem etwa 20 Kilometer vom Nürburgring entfernt liegenden Campingplatz „Europa" in Ahrbrück. Wer den Komfort eines Hotels bevorzugt, sollte sich mit einer Reservierung beeilen, da in unmittelbarer Nähe des Rings kaum noch Zimmer frei sind. In den folgenden Hotels haben sich in der Vergangenheit zahlreiche Teams einquartiert, die Chance, seinen Star hautnah zu erleben, ist hier besonders groß: Hotel „Sankt Georg", Hohe Acht, Tel. (02691) 1516 – hier steigt das Kenny-Roberts-Team regelmäßig ab; Waldhotel „Marhöfer", Kaltenborn-Jammelshofen, Tel. (02691) 2031; Hotel „Rieder", Wiesemscheid, Tel. (02691) 1013 und 1060; Hotel „Zum Wilden Schwein", Adenau, Tel. (02691) 7061. Kaum eine Chance auf ein Zimmer dürfte man jetzt noch im Dorint-Hotel am Nürburgring haben, Tel. (02691) 3090. Dennoch lohnt es sich, einfach mal in der Bar gleich gegenüber der Boxengasse reinzuschauen. Irgendein VIP oder Promi wird dort sicher anwesend sein.

***Infos:*** Über alles, was am Nürburgring abläuft, informiert die Nürburgring GmbH unter der Rufnummer (02691) 302144. Hier gibt's Auskunft über Veranstaltungen und freie Zeiten für Fahrten über die alte Nordschleife. Eine Runde auf der historischen Rennstrecke kostet 24 Mark. Wer sich einer Führung durch das Rennsport-Museum anschließen möchte, bekommt unter Tel. (02691) 302147 die entsprechenden Zeiten mitgeteilt. Der Eintritt kostet 8,50 Mark, für Leute, die eine Nordschleifenrunde gedreht haben, nur 6,50 Mark.

***Verkehrsämter:*** Bei der Vermittlung von Privatzimmern und Pensionen hilft der Touristikservice Ahr-Rhein-Eifel, Postfach 1340, 53458 Bad Neuenahr-Ahrweiler, Tel. (02641) 97730.

***Treffpunkte:*** Rund um den Nürburgring haben sich einige Motorrad-Treffpunkte etabliert, die es anzusteuern lohnt: „Café Fahrtwind" in Ahrbrück, „Alte Schmiede" in Daun-Pützborn, „Blaue Ecke" in Adenau und „Pistenklause" in Nürburg.




# KOSTENLOSE KLEINANZEIGEN

***Nutzen Sie diese einmalige Chance, private Kleinanzeigen bis zu maximal 5 Zeilen kostenlos zu veröffentlichen!***

Tragen Sie den gewünschten Text in Druckbuchstaben in den Coupon ein. Beachten Sie dabei bitte, daß Satzzeichen und Wortzwischenräume in eigene Felder zu setzen sind. Soll Ihre Adresse in der Anzeige veröffentlicht werden, so ist diese auch in den Coupon einzutragen, den Sie bitte ausschneiden oder kopieren und dann einschicken an:

**Heinrich Bauer Verlag**
**Anzeigen und Marketing KG**
**Stichwort: motorrad reisen & sport Kleinanzeige**
**20079 Hamburg**

Damit Ihre Anzeige in der nächsten Ausgabe erscheinen kann, senden Sie sie bitte bis zum Monatsende ein. Mit Ihrer Unterschrift bestätigen Sie, daß es sich bei Ihrer Anzeige um eine private Anzeige handelt. Gehen pro Heft mehr private Einsendungen ein, als Anzeigenraum zur Verfügung steht, so entscheidet das Los, welche Anzeigen veröffentlicht werden. Ein Rechtsanspruch auf Veröffentlichung besteht nicht.

Private Kleinanzeigen, die länger als 5 Zeilen sind, Chiffre-Anzeigen, Anzeigen mit Foto und gewerbliche Anzeigen sind kostenpflichtig.

Sollten Sie Fragen haben - z.B. zu gewerblichen Anzeigen -, stehen wir Ihnen selbstverständlich gern zur Verfügung! Wenden Sie sich bitte an unsere Anzeigenabteilung: Tel. 040/3019-3129

---

Einsenden an: Heinrich Bauer Verlag, Anzeigen und Marketing KG, Stichwort: motorrad reisen & sport Kleinanzeige, 20079 Hamburg

Name/Vorname ______________________ PLZ/Ort ______________________

Straße/Hausnummer (kein Postfach) ______________________ Datum/Unterschrift ______________________

☐ private Kleinanzeige
☐ gewerbliche Kleinanzeige
☐ Anzeige mit Foto bis 20 mm Abdruckhöhe und 5 Zeilen Text 65,– DM
☐ Chiffre-Zuschlag 6,- DM

**Folgender Text soll im ____________ Heft in der Rubrik ______________________ erscheinen**

| | |
|---|---|
| Ihre private **Kleinanzeige** ist bis zu 5 Zeilen kostenlos | Ihre gewerbliche **Kleinanzeige** kostet bis zu 5 Zeilen 15,– DM |
| Ihre private **Kleinanzeige** kostet bis zu 10 Zeilen 5,– DM | Ihre gewerbliche **Kleinanzeige** kostet bis zu 10 Zeilen 30,– DM |
| Ihre private **Kleinanzeige** kostet bis zu 15 Zeilen 10,- DM | Ihre gewerbliche **Kleinanzeige** kostet bis zu 15 Zeilen 45,– DM |

## Aprilia

**Pegaso 650**, EZ 5/92, 2.500 km, unfallfrei, kein Gelände, nur Solo, Garage, zugel., 7.800,- DM (incl. „Ehret"-Winkelbock). Tel.: 040/4903831. P

**Aprilia RS 80 Extrema**, EZ 4/94, 11.000 km, rot-schwarz, VB 5.700,- DM. Tel.: 04941/8536. P

## Bimota

**Bimota KB1**, Bj. 79, 40 tkm, rot-weiß, gepfl., sehr gt. Orig.-Zust., TÜV 9/96, m. Brembo, Sozius-Sitzbank, VB 9.500,- DM. Tel.: 069/6661665. P

## BMW

**BMW K 100**, Bj. 84, 60 tkm, blau, Michel-Sportverkleidung, Kofferträger, sehr gepfl., 6.400,- DM. Tel.: 0511/753017. P

**BMW F 650**, 4/84, 4.800 km, weiß, Hauptst., 1. Hd., wie neu, VB 9.750,- DM. Tel.: 05304/3739. P

**BMW K 1100 RS**, 2/93, 98 PS, 5.000 km, blau-met., ABS, ger. Kat., Heizgr., Gepäckbr., Benzin-u. Temp.-Anz., Koffer, wie neu, VB 19.500,- DM. Tel.: 09382/60522. P

**R 80 GS**, 3/90, 50 PS, 30 tkm, schwarz-gelb, Windschild, Ölkühler, Griffhzg., Sturzb., Kickst., Uhr, DZM, Koffer, Tankrucksack, Alarm, Motorschutz, Plane, 11.000,- DM. Tel.: 030/3048718 AB. P

**BMW F 650**, 34 PS, EZ 6/94, 2.500 km, Hauptst., Sturzb., Kat., weiß, VB 9.900,- DM. Tel.: 06442/93540 vormittags. P

**R 100 65-PD**, EZ 2/93, 19 tkm, guter Zustand, SLS, Griffhzg., pulverbesch. Rahmen, kein Gelände, Garage, 12.000,- DM. Tel.: 030/3042057. P

**BMW-Ersatzteillager** bis Bj. 69. R 25 bis R 27, R 51/3 bis R 69 S, Auspuffanlagen günstig. Verschleißteile, Sitze u.v.m., kostenlose Listen anfordern. Motorrad-Stemler, Tel.: (02191) 53067. G

## Ducati

**Ducati 900 SS**, EZ 8/93, 6.500 km, wie neu, ohne Macken, 14.900,- DM. R. Waldhauser, Fasanenweg 17, 92242 Hirschau. P

## Geländemaschinen

**Yamaha YZ 125**, Bj. 92, kaum gefahren, Preis VS. Tel.: 07271/51233. P

## Gespanne

**Oldtimergespann** MZ, JFA, BK 350, 2 Takt-Boxer + Kardan, 13 km, rest., Stoye TML Boof, TÜV 6/96, Teide, neuer Auspuff + Literatur, VB 4.800,- DM. Tel.: 05772/7368. P

**Sidebike Comete Yamaha 1200**, Bj. 91, Koffer, Topcase, 4-1 links, VB 22.000,- DM. Tel.: 07977/8364. P



**BMW K 100 RS**, Bj. 87, 55.000 km, 90 PS, schwarz, Gepäckträger, TÜV 6/95, VB 7.900,- DM. Tel.: 06706/1666 ab 17 h. P

**R 850 R**, Bj. 4/95, silbermet., Speichenräder, ABS, günstig zu verkaufen. Tel.: 02942/7469. P

**R 45**, 27 PS, EZ 79, 78.5 tkm, TÜV 3/97, Do-Scheibenbremse, Tourenscheibe, Sturzbügel, Kickst., Warnblinkanl., 2.600,- DM. Tel.: 02363/66202. P

**R 100 65-P/D**, EZ 2/93, TÜV u. Hi-Reifen neu, 19 tkm, Heizgriffe, kein Gelände, Garage, 12.000,- DM. Tel.: 030/3042057 AB. P

**R 100 GS**, EZ 5/94, 6.000 km, noch Garantie, Kickst., Kofferhalter, Sturzbügel, Griffhzg., Handprot., schwarz-gelb, Koffer, FP 14.500,- DM. G. Krieger, Hägefeld 4, 30926 Seelze. P

**BMW 100 GS**, 3/91, caricablau, Koffer, Heizgriffe, Tankruck, SLS, 20.000 km, wie neu, 11.500,- DM. Tel.: 03901/699270 od. 0581/78644. P

**Paris-Dakar**, rot-weiß, Heizgriffe, Alarmanl., Kofferh., Tankrucksack, Kickst., SLS, kundendienstgepfl., EZ 93, VB 13.500,- DM. Tel.: 08731/72757. P

**BMW R 80 GS**, rot, EZ 7/92, 50 PS, 13.500 km, Top-Zust., kein Gelände, Garage, Neuzustand, Extras, neue Straßenreifen, VB 11.000,- DM. S. Glasse, Burgunderstr. 21, 42659 Solingen. P

**R 80 ST**, Bj. 83, TÜV 97, 51.000 km, Koffer, Reifen 3.000 km, Cockpitverkldg. m. hoher Scheibe, viele Extr., alles TÜV, VB 6.800,- DM. Tel.: 0201/441522. P

**BMW 1100 LT Special Edition**, EZ 4/94, 10.000 km, Top-Zust., ABS, Radio-Cass., 4 Boxen, Griffhzg., Sturzb., usw., NP 28.500,-; VB 25.000,- DM. Tel.: 06207/82739 ab 21 h. P

**BMW R 1100 R**, silber, EZ 3/95, VB 16.600,- DM. Tel.: 0221/5801554. P

**R 100 RT**, 3/94, 7 tkm, grün-met., SLS, Warnblinkanl., Zylinderschutzbügel, Gepäckbrücke, Koffer, NP 19.600,-; VP 15.500,- DM. Tel.: 034384/72361. P

**BMW R 1100 RS**, 12/94, rot, 600 km, Kompl.-Ausstatt., volle Garantie, Koffer, VB 20.500,- DM. Tel.: 02409/9496 zeitweise AB. P

## Harley Davidson

**Harley Davidson Sportster**, 1200 Evolution, EZ 4/94, 1.250 km, Festpreis 15.000,- DM. Tel.: 033233/80120. R. Praet, Dorfstr. 1 B, 14641 Etzin. P

**Low Rider Custom**, Bj. 89, 53.000 km, Drag Bar, Riser, vorverl. Fußrasten, Bob Fender, Stahl-Flex, Konis, viele Verschleißt. neu, VB 18.000,- DM. Tel.: 04748/7457. P

**Harley Davidson**, FxWG, Bj. 81, 70 PS, TÜV 8/95, 1.340 ccm, viele Extras, VB 24.000,- DM. Tel.: 030/5530693. P

**Harley Davidson FX STS-Springer**, Softail, EZ 4/92, 4.600 mls, Duo-blau-met., Extr., Top-Zust., VB 29.900,- DM. Tel.: 06163/712894 geschäftl., 06063/5101 privat. P

**Harley Davidson Electra Glide**, US orig. Version, weiß-blau, Bj. 68, 37 KW, 49 PS, viele Extr., zu verkaufen. Tel.: 09171/2553. P

**HD Sportster XLX**, EZ 84, 1. Hd., 2.100 km, wide glide Gabel, Speichenräder, guter Zustand, VB 15.000,- DM. Tel.: 0212/337512. P

**Sportster XLR 900**, Bj. 66, TÜV neu, Magnetzündung, Schaltung rechts, Kicker, O-Augen, VB 12.000,- DM. Tel.: 04475/5215 ab 18 h. P

## Hercules

**Hercules 125 Military**, ATM 5.000 km, rot-schw., gt. Zust., 1.800,- DM. Tel.: 06145/31606. P

## Honda

**XL 500 R**, Bj. 83, 43.000 km, Motor überholt, TÜV 5/95, VB 3.000,- DM. Tel.: 07082/5407 ab 19 h. P

**CBR 1000 F**, EZ 6/87, weiß-rot, rot lackierte Felgen, 47.000 km, TÜV 6/96, neuer Reifen hi., VB 6.500,- DM. Tel.: 038376/20277. P

**Honda NX 650 Dominator**, EZ 3/94, 1000 km, 34 PS, schwarz, Hauptständer, Sturzbügel, 1 J. Garantie, VB 9.200,- DM. Tel.: 0421/358098. P



**XRV 750 African Twin**, Bj. 94, 60 PS, schwarz, 6.000 km, Sturzbügel, Kofferträger, Tankrucksack, Packt., VB 13.900,- DM. Tel.: 07966/2613 ab 19 h. P

**VF 750 S**, EZ 84, Top-Zust., Koffer, Kardan, rot, 35.000 km, VB 3.500,- DM. Tel.: 08572/1340. P

**CX 500**, Bj. 83, Gläser-Vollverkldg. schwarz, Topcase, Packtaschen, 1. Hd., 50 PS, TÜV 2 J., 41 tkm, VB 4.600,- DM. Tel.: 05273/4879 ab 19 h. P

**Honda Transalp**, EZ 4/92, 37 KW/50 PS, 15.000 km, Top-Zust., blau, Hauptständer, 7.600,- DM. Tel.: 039452/514. P

**GL 1100**, Bj. 81, 23.000 km, blau, komplett überholt m. viel Chrom, Beleuchtung und Radio, 8.500,- DM. Tel.: 06150/51211. P

**Transalp XL 600 V**, 50 PS, EZ 7/90, TÜV 9/96, 45 tkm, blau-weiß, Topcase 46 ltr., Hauptst., alle Inspekt., gepfl. Zust., VB 5.500,- DM. Tel.: 036847/32940 Jörg (evtl. AB). P

**ST 1100**, ABS, TC, EZ 6/92, 18 tkm, orig. Topcase, hohe Scheibe, VB 17.900,- DM. Tel.: 05382/3608. P

**NTV 650**, EZ 6/93, 9.700 km, schwarz, nur Sommer, wie neu, 50 PS, Sturzbügel, Topcase, Hauptständer, VB 7.900,- DM. Tel.: 09161/7398 abends. P

**Honda CB 900 F SC01**, rot, Bj. 80, orig. Zust., in Teilen, Preis VS. Tel.: 06465/4706. P

**NX 250 Dominator**, weiß-türkis, 23 PS, 3.000 km, s. gt. Zust., Modell 92, m. Givi-Topcase, Regenkombi, Helm, VB 5.650,- DM. St. Merkle, Kapellenstr. 3, 76698 Ubstadt-Weiher. P

**Africa Twin**, Bj. 7/94, Garantie bis 7/96, 50 PS (34 PS), schwarz, 6.500 km, Sommerfahrz., Langstrecke, hohe Scheibe, 1a-Zust., auch Tausch geg. TT 600, VB 13.500,- DM. Tel.: 0221/668444. P

**CB 450 S**, Bj. 6/87, TÜV 10/95, rot-schwarz, 20 KW, 27 PS, 63 tkm, Kettenkit u. Hi-Rfn. neu, techn. u. opt. ok, Garage, zu verkaufen. Tel.: 02363/355363. P

**Honda NTV 650**, rot, 32.000 km, 50 PS, EZ 2/90, VB 5.950,- DM. Tel.: 04952/2772. P

**CBR 600 F**, 18.000 km, 27/98 PS, div. Zubehör, EZ 3/92, VB 10.250,- DM. Tel.: 04952/3899. P

**NX 650 Dominator**, EZ 4/94, 34 PS, rot-grau, 12.500 km, VB 8.200,- DM. Tel.: 0214/55411. P

**CBX 650 E**, RC 13, 37 KW, 50 PS, 35 tkm, EZ 4/86, TÜV 5/96, Kardantourer, perlweiß, Zust. opt. u. techn. sehr gut, Auspuff, Givi-Koffer, Hi-Rfn. fast neu, VB 4.800,- DM. Tel.: 07838/391. P

**FT 500**, guter Zustand, 2. Maschine als Ersatzteil, zus. 2.700,- DM. Tel.: 0208/643349. P

**650 Revere**, 42 KW, EZ 10/90, 11.000 km, VB 6.500,- DM. Tel.: 06286/786 ab 18 h. P

**VFR 750**, blau, EZ 4/87, 49.000 km, VB 6.900,- DM. Tel.: 06286/786 ab 18 h. P

**Honda CB 450 S**, EZ 7/87, TÜV 9/95, 26.000 km, 32 KW, Top-Zust., VB 3.500,- DM. Tel.: 02241/71839 Fax: 75372. P

**Honda ST 1100**, EZ 1/92, TÜV 1/96, rot, 100 PS, orig. Honda-Radioanlage + Alarm, 46.500 km, VB 12.000,- DM. Olaf Schauer, Altweinhölzel 17, 08396 Waldenburg/Sa. P

**Transalp XL 600 V**, 4/90, 50 PS, TÜV 4/96, 28 tkm, blau-weiß, Scheckheft, So-Fahrz., Hauptst., leichter Verkleidungsschaden, VB 6.950,- DM. Tel.: 040/595871. P

**VT 600 Shadow**, EZ 7/90, 20 KW, 29 tkm, Insp., Hi-Reifen, Kettenkit, Luftfi. neu, gepfl., VB 7.200,- DM. Tel.: 03631/895929 abends. P

**XBR 500 S**, EZ 7/90, 18.500 km, Speiche, sehr gepfl., Hepco-Kofferträger, von Frau gefahren, gut für kleinere Leute geeignet, VB 5.000,- DM. U. Friedmann, Friesdorfer Str. 103, 53173 Bonn. P

## Kawasaki

**GPZ 305**, EZ 5/88, neue Bereifung, Kofferträger ohne Koffer, 16.500 km, 2.500,- DM. Tel.: 06659/3250 ab 19 h. P

**Kawasaki KE 175**, grün, Bj. 82, 17 PS, 16.600 km, TÜV neu, Reifen neu, guter Zustand, VB 1.900,- DM. Tel.: 06629/7981. P

**ZX 10**, EZ 12/89, Mod. 90, 28.000 km, 2. Hd., 98 PS, 2 Scheiben, alle Verschleißt. neu, VB 8.850,- DM. Tel.: 0521/34118. P

**EN 500**, EZ 4/93, blau, werkstattgepr., 14 tkm, Koffer, Sturzb., Alarmanlage, Sommerfahrz., 7.700,- DM. Tel.: 08122/92257 abends. P

**Kawasaki ZX 10**, blau-weiß, ca. 50.000 km, 139 PS, guter Zust., VB 7.500,- DM. Th. Schroeder, Friedrich-Ebert-Str. 58, 55130 Mainz. P

**Kawasaki VN 750**, EZ 5/94, 5.000 km, 60 PS, Top-Zust., Garage, rot-met., VB 9.700,- DM. Tel.: 02248/3717. P

**Z 1000** opt. Z 900, Bj. 77, orig. Tank, Bürzel, Rückl. vorh., Zubeh., Fischer Schw., Marring 4in1, Rahmen kunststoffbeschichtet, VB 5.700,- DM. Tel.: 02744/374. P

**Kawasaki LTD 454**, Bj. 87, TÜV 6/96, gepfl. orig. Zustand, Schönwetterfahrz., nur 14.500 km gelaufen, techn. + opt. einwandfrei, VB 4.000,- DM. Tel.: 0208/461497 Mo-Fr ab 18 h. P

**Kawasaki ZL 1000**, schwarz, EZ 2/89, 125 PS, VB 8.890,- DM. Tel.: 04952/61574. P

**Z 900**, grünmet., 30.000 km, 78 PS, Bj. 76, Orig.-Zustand, VB 8.450,- DM. Tel.: 04952/3899. P

**KLR 250**, EZ 7/92, 12.000 km, 13 KW im Brief, ideales handling, KD-gepfl., neuer Hi-Reifen, VB 4.500,- DM. Tel.: 06482/5243 AB. P

**Wir bieten Teile an für fast alle KAWASAKIS ab Bj. 1980, z. B. GPZ 900 R**

| | |
|---|---|
| 4-2-1 Auspuff mit ABE | ab 975,- |
| Bremsscheibensatz | ab 375,- |
| Gabelstabi TELEFIX | 145,- |
| 116 PS-Entdrosselkit | 119,- |
| Kettensatz | ab 265,- |
| Verkleidungsscheiben | ab 125,- |
| Sitzbänke | ab 285,- |
| WHITE POWER | ab 775,- |
| Tuning-Kits | ab 195,- |

Verlangen Sie von uns eine Liste speziell für Ihr Modell. Geben Sie unbedingt Marke, Modell, Bezeichnung und Baujahr an! (z. B. GPZ 900 R, Bj. 86, ZX900 A3).
**MOTORRADZUBEHÖR MIX**
**Lindenweg 15, 59602 Rüthen**
**Versandhandel**
**Tel.+Fax: 02902/51362**
**Funktel.: 0171/6527139**
**Bürozeiten: Mo-Sa 9-13 und 14-18 h; Mittwoch und Samstag nur 9-13 h.** G

**ZZR 1100**, Bj. 3/94, rot-schw., hohe Scheibe, schwarz, offene Leistung, 150 PS, ca. 4.800 km, VB 17.500,- DM. Tel.: 0214/53851. P

**Kawasaki KLE 500**, 1a-Zust., 37 od. 20 KW, 15 tkm, Scheckheft, Laser-Auspuffanl., Alulenker + Zubehör, 7.800,- DM. Tel.: 0421/212233. P

**KMX 125**, 6.500 km, 116 kg, 2. Hd., 17/24 PS, 2-Takt Großmaschine, f. Wohnmobil geeignet, Vollausst., VBH 2.950,- DM. Tel.: 0208/411152. P

**ZZR 1100**, 34/156 PS, 1a-Zust., Kettensatz, Bremsbeläge u. Batterie neu, Spoilerscheibe, Lack, Flg., ME Z1/2, auf Wunsch Topcase u. Koffer, zu verkaufen. Tel.: 09602/1385. P

**Z 900**, Bj. 77, 2 J., Orig.-Zust., 4-4, orig. Lack, Reifen neu, Motor + Vergaser eingestellt, 7.000,- DM. Tel.: 02065/57355. P

**Tourenmaschine GT 550**, rot-met., Bj. 83, 27/50 PS, 46.000 km, TÜV neu, 4 Zyl. Kardanantrieb, unfallfrei, Gepäcktr., 2 Koffer, VB 3.500,- DM. Tel.: 06252/4212. P

Die mit P gekennzeichneten Anzeigen sind kostenlose private Anzeigen (max. 5 Zeilen), die mit G gekennzeichneten Anzeigen sind kostenpflichtige gewerbliche Anzeigen.

# DNL NEWS









Castrol. Das muß drin sein.



# Start frei ...

Jetzt ist Edwin Weibel wieder unterwegs. Deutscher Superbike Meister 1992 & '93, Dritter 1994. Auf der Jagd nach Punkten: Für sein Team DNL DUCATI CORSE. Für den einzigen offiziellen Importeur in Deutschland von DUCATI und CAGIVA: DNL. Für die autorisierten DNL Vertragshändler. Das heißt auch für Sie, unsere Kunden. Erstmals in einer Deutschen Superbike Meisterschafts-Saison wird Edwin Weibel die DUCATI 916 Racing einsetzen, dem auch in der Serienversion mittlerweile begehrtesten Motorrad der Welt. Wir freuen uns auf eine spannende Superbike-Saison 1995 ...






13349 Berlin, Motorrad SCHÜTZE
Barfußstr. 8 030 4 52 10 47
15234 Frankfurt/Oder, Motorradsport LANGE
Goethestr 9, 0335/4000133
19288 Ludwigslust, MOTORRAD SHOP FROBEL
Große Bergstraße 14, 038 74/2 31 54
21224 Rosengarten, Fa. HADELER
Appelbutteler Str. 1, 040/7 90 96 15
22087 Hamburg, GRAGE MOTORRÄDER
Lübecker Str. 127 040 25 80 66
24113 Kiel, MOTORRADLADEN KIEL
HamburgerChaussee 115, 0431/68 8787
25779 Hennstedt, Fa. CARSTENS
Feddeninger Str. 10, 0 48 36/15 50
26125 Oldenburg, Fa. STELTER
Wilhelmhav Heerstr. 275 0441/39 1393
26789 Leer, MOTORRAD-CENTER HOVENGA
Hohe Loga 4, 04 91/7 23 05
27404 Zeven, Fa KRAFTRAD TECHNIK
Bremervoerder Str 12, 0 42 81/66 69
27472 Cuxhaven, CASPROWITZ & HERBST
Humphry Davy Str.11, 0 47 21/6 17 05
27572 Bremerhaven-W., Fa. BERGEL
Weser Str. 193a, 04 71/7 64 57
28857 Syke Motorrad LÖHRIG
Schnepker Str.15, 042 42 /21 96 -21 99
28870 Ottersberg, Quelkh., DUCATI SPEZIAL
Quelkhorner Landstr. 25, 0 42 93/6 86
29574 Ebstorf, FISCHER MOTORRÄDER
Bahnhofstr 10 0 58 22/35 28
30827 Berenbostel /Hannover, ITALMOTO
Heinkelstr. 29 0 51 31/9 20 00
[illegible] H. Oldendorf-Fischb., JAKO MOTORSP
Wehrburger Str 7, 0 51 52/ 83 30
32657 Lemgo, Fa WERNEKENSCHNIEDER
Hamelner Str. 50, 0 52 61/24 87
33605 Bielefeld, SUPERBIKE-CENTER
Detmolder Str 391, 05 21 2 58 98
33649 Bielefeld, Fa HOKENSCHNIEDER
Fr. Wilh.-Bleiche 8a, 05 21/ 45 24 45
34132 Kassel, MOTORRAD ITALIA
Korbacher Str. 170, 05 61/40 46 79
35390 Gießen, PARI MOTO
Bahnhofstr. 43, 06 41/79 15 11
35649 Bischoffen, PARI MOTO
Günteroder Str 33, 0 64 44/83 93
36148 Kalbach, SUPERBIKE BOX
Hauptstr. 25, 0 66 55/84 89
37079 Göttingen, MOTORRAD ZUKAL
Rudolf-Wissell-Str. 2, 05 51/63 16 00
38118 Braunschweig, BOHNHORST MOTORR
Triftweg 72-74, 05 31/ 5 20 29
40219 Düsseldorf, HARTUNG DUCATI
Fürstenwall 22, 0211/39 23 88
41748 Viersen Motorradtechnik SANDNER
Sittarder Str 61, 0 21 62/3 00 96

41516 Grevenbroich, Zweiradhaus GALLUS
Poststr. 4-6, 0 21 81/7 47 38
42119 Wuppertal Zweirad Service MERSCH
Unterer Grifflenberg 24, 02 02/43 00 43
44147 Dortmund, WIKO MOTORRAD
Lindenhorster Str. 42, 02 31/81 80 78
45721 Haltern, ENGEL MOTORRÄDER
Recklinghsr Str. 81a, 0 23 64/16 90 91-96
46395 Bocholt, **Paul Rose KG** NEU
Dingdener Str. 60, 0 28 71/25 12-0
48282 Emsdetten Motorrad KAZIOR
Kuhlmannstr. 3, 0 25 72/8 54 29
48324 Sendenhorst, Fa Ch GREIWE
Boschstr. 6, 0 25 26/25 94

55543 Bad Kreuznach, DETTMAR & KÜMPEL
Planingerstr. 39, 06 71/6 74 15
56070 Koblenz, Lutz BÖNING
Ernst-Abbe-Str 2, 02 61/80 20 15
56379 Holzappel, Motorsport SCHMIDT
Hauptstr. 106, 064 39/15 36
57319 Bad Berleburg, WITTEN & WEBER
Herrenwiese 10 0 27 51/66 09
58511 Lüdenscheid, HARO MOTORRAD
Bräuckenstr 4-6 0 23 51/45 86 86
59584 Geseke Fa LAPPE
Ernst-v.-Bayern-Str. 8 0 29 42/44 44
63263 Neu-Isenburg, RODEL MOTORRADSP
Offenbacher Str 20 0 61 02/3 78 08

69190 Walldorf, ZWEIRAD ISINGER
Robert-Bosch-Str. 44, 0 62 27/16 61
71229 Leonberg-Hofingen, Fa. MÖRK
Paul Ehrlich Str 1, 0 71 52/93 90 30
72819 Sonnenbühl, Fa. FLAMMER
Schließgasse 20/1, 0 71 28/27 80
73079 Sussen GOOFY S BIKE SHOP
Hohensteinstr 22 0 71 62/4 31 79
73655 Plüderhausen, Fa HEGEMANN
Adelberger Str. 30 0 71 81/88 02 47
74219 Möckmühl, Fa C.V. HAUSSECKER
Daimler Str. 15 0 62 98/79 89
74589 Satteldorf-Bronnh., Fa SCHEITERLEIN
Hengstfelder Str. 2, 0 79 55 /23

*Nur autorisierte DUCATI/CAGIVA Vertragshändler bieten: Zwei Jahre Original-Herstellergarantie incl. 2 Jahren Mobilitätsgarantie. Das Zertifikat - unterzeichnet vom Hersteller und DNL - bestätigt Ihnen, daß es sich um eine offiziell importierte DUCATI handelt, und nach deutschem Standard ausgerüstet ist. Perfekte Ersatzteilversorgung mit Original-Teilen. Das bedeutet: Optimaler Service und Werterhalt Ihrer DUCATI.*

AUTORISIERTER DUCATI CAGIVA DNL VERTRAGSHÄNDLER

49205 Hasbergen-Gaste, SOESTMEYER & MUNCH
Dutestr 5, 0 54 05/55 41
49828 Neuenhaus **BOM Motorradhandel** NEU
Industriestr.15 0 59 41/10 40
50169 Kerpen-Horrem, MOTO-BELGE
Hauptstr. 283, 0 22 73/46 64
50226 Frechen, MOTORRAD TEICHERT
Sandstr., 022 34/220 53
52477 Alsdorf, BORCHARDT ENGINEERING
Carl-Zeiss-Str. 16, 0 24 04/2 62 30
53119 Bonn, Fa MTP
Vorgebirgsstr. 52-54, 02 28/69 08 99
53804 Much, MOTO THOMÉ
Wersch 23, 0 22 45/38 50
54294 Trier, TOPSPEED GMBH,
Luxemburger Str. 73, 06 51/8 94 66
54595 Prüm, **Zweiradhandel März** NEU
St.Vither Str. 32a 0 65 51/44 04

63694 Limeshain, PS CORNER Motorradtechnik
Werner-von-Braun-Str. 15, 0 60 47/58 24
64385 Reichelsheim, LAßHOF & PARTNER
Muhlstraße 1, 0 61 64/ 44 46
65199 Wiesbaden-Kohleck TULLIUS MOTORR.
Greifstr. 5, 0611/ 46 58 50
65428 Rüsselsheim, DANIELE MOTO
Gundbachstr. 16 0 6142/3 33 06
66453 Gersheim, MSM MOTORSP. MULLER
Bliesstr. 31, 0 68 43/7 11
66839 Schmelz, BODO SCHMIDT MOTORSPORT
Gewerbegebiet B 268, 0 68 87/20 85
67346 Speyer, SEIDEL MOTORRADTECHNIK
Landauer Str 35, 0 62 32/7 70 31-32
67707 Schopp, ROADRUNNER MOTORSPORT
Muhlstraße 1a, 0 63 07/63 31
68219 Mannheim Rheinau H D BERNHARD
Muhlstraße 1a, 0 63 07 63 31

25
76137 Karlsruhe, RWE WEBER
Winter Str 44b, 07 21/38 75 90
76829 Landau-Godram., DUC. RICAMBI
Am Bahnhof 8, 0 63 41/6 10 71-72
77955 Ettenheim-Altdorf, HANSLE Motorradsp
Industriestr.12, 0 78 22 93 45
78086 Brigachtal, NOKI MOTORSPORT
Gewerbestr. 22, 0 77 21/ 3 04 41
79110 Freiburg, Fa. UNMUSSIG
Bockler Str 7, 07 61/ 13 13 45
79589 Binzen, MOTORRAD CENTER DREISPITZ
Am Dreispitz, 0 76 21/ 6 37 93
80809 München, Fa KAWA MOTOR
Lerchenauer Str. 24, 089/30 20 80
82395 Obersöchering, NEBL & ZINK
Liebfrauenstr. 1, 088 47 8 00
83236 Übersee, GS-TEAM

Luft 55, 0 86 42/68 43
84577 Tüssling, Fa. SCHAJOR,
Altöttinger Str. 2, 0 86 33/14 79
85055 Ingolstadt, Fa. IOANNONI
Schillerstr 90, 08 41/5 22 54
86156 Augsburg, MOTORRAD WINKLER
Ulmer Str. 232, 08 21/44 18 19
87448 Niedersonthofen, Fa. MAHA
Zum Badeplatz 2, 0 83 79/2 96
88285 Bodnegg-Rotheid., ZWEIRAD-SCHMID
Eichestr. 18 0 75 20/14 00
89367 Waldstetten, Fa. GLASER
Molkereistrasse 5, 0 82 23/ 54 95
90427 Nürnberg 90, MOTORRADSPORT VOGT
Brettergartenstr. 90, 09 11/9 31 70 12
91207 Lauf a d Pegnitz, ZWEIRAD MAUSSNER
Weigmannstr. 35, 0 91 23/25 37
91801 Berolzheim, Fa HEINRICHMEYER
Bahnhofstr 5 0 91 46/2 38
[illegible] Obertraubling MOTORRADPARK
Am Schwindgraben 6, 0 94 01/95 09 60
94034 Passau, MOTORRAD MAYER
Salzweger Str. 3, 08 51/4 41 46
95152 Selbitz, ZWEIRAD EISEL
Mühlberg 5, 0 92 80/53 99
95643 Tirschenreuth, ZWEIRAD SCHREMS
Rothenbürger Str.1, 0 96 31/14 72
96050 Bamberg Fa SCHERER
Erlichstr. 93, 09 51/1 48 39
97199 Ochsenfurt, Fa. DEMANT
Darstadter Str. 12 0 93 31/14 16
00774 Pouch MOTORRADHAUS DIETRICH
Dübener Str. 16 03 49 35/52 77
01612 Nünchritz Riesa, ZWEIRAD LEMKE
Thomasweg 7, 03 52 65/65 93
01737 Wurgwitz, FRANK's Motorradladen
Hauptstr. 20, 03 51/6 50 13 03
01906 Burkau, MOTORRAD ROLF SCHEIBE
Gärtnereiweg 8, 03 59/53 63 79
03099 Kolkwitz, VELTJENS Ducati Sport Motorr
Berliner Str 238, 0355/28610
04430 Rückmarsdorf, MULLERS MOTORR. SHOP
Sandberg 5, 03 41/9 41 02 81
06246 Bad Lauchstädt, ZWEIRAD WALTHER
Mittelstr. 2, 03 46 35/2 04 11
07570 Weida, Fa KLOPFEL
Greizer Str. 8, 03 66 03/23 10
09353 Oberlungwitz, Fa MOTORRAD UNGER
Wirkerweg 28, 0 37 23/4 22 33

L-9125 Schieren, Luxemb AMS S.A R L. 124
Route de Luxemb 00352 81 70 17

**Generalvertrieb Deutschland**
**DNL Motorrad GmbH**
**Sandstr.13 - 50226 Frechen**

**IHRE AUTORISIERTEN VERTRAGSHÄNDLER**

## KTM

**KTM MX 125 ccm**, 40 PS, Bj. 89, Vollcrosser, Scheibenbremse hinten, 2.500,- DM. Tel.: 0511/430-2625 tagsüber od. abends 0511/8093269. P

## Moto Guzzi

**Moto Guzzi Lario**, 17 tkm, guter Zustand, VB 4.500,- DM. Tel.: 09561/53476 abends. P

**V7 850 GT**, kirschrot, Motor generalüberh., m. Koffer u. Einzelsitz zusätzl., Bj. 74, VB 12.000,- DM. Tel.: 07308/3338. P

**V 35 II**, Bj. 85, top-gepfl., läuft toll, super Sound (Lafra. comp.), auschauen lohnt! Suche f. V 65 gut erhaltene Träger u. Koffer, mögl. H&B. Verk. Mille GT-Lenker. Tel.: 07621/10120 12-14 u. 18-21 h. P

**Moto Guzzi Lario**, 17 tkm, guter Zust., VB 4.500,- DM. Tel.: 09561/53476 abends. P

## MZ

**MZ ETZ 150**, 14 PS, TÜV 10/95, 12.000 km, Chromkotflügel vorn, Scheibenbr., wie neu, VB 1.900,- DM. Tel.: 0208/593630. P

**MZ ETZ 251e**, Bj. 89, 30 tkm, Öldos. SGT, TÜV, 999,- DM. Tel.: 035241/51226. P

**MZ ETZ 150**, Bj. 86, TÜV, zu verkaufen. Tel.: 035241/51226. P

**TS 250 F**, Bj. 75, EZ 85, blau, AT-Motor, einzelne Sitzsättel, neues Hinterrad u. div. Ersatzteile, VB 870,- DM. Tel.: 02581/634382 ab 19 h nach Martin fragen. P

**MZ ETZ 150**, Bj. 89, 19 tkm, 14 PS, Scheibenbremse, Zustand 2, viele E- u. Verschleißteile neu, VB 700,- DM. Tel.: 0161/3803111. P

**MZ TS 250/1**, 5 Gang, EZ 4/79, Keil, Voll- u. Heckverkleidung, Tomaselli Lenker, kompl. Ersatzmotor, 21 tkm, Spezialzubeh., Ritzel, Zylinder, uvm., VB 1.000,- DM. M. Kirschig, Forsthausweg 20 B, 09474 Crottendorf. P

**ETZ 250 E**, Bj. 87, TÜV 4/96, rot, SB Koffer, sehr gt. Zustand, 50 tkm, Motor Rep.-Rechnung vorhanden, stillgelegt, E-Teile, VB 1.000,- DM. Tel.: 034383/41006. P

**MZ Motorräder. Verkauf, Ersatzteile, Reparatur**. Auto-Schäfer, Beerfelden/Odenw., Tel. 06068/1538, Fax 4515. G

## Roller

**Simson Roller SR 50**, m. E-Start, Bj. 89, 2.500 km, 1.450,- DM. Tel.: 03431/42413. P

**Simson Mokick**, Bj. 89, 6.000 km, Bestzustand, 980,- DM. Tel.: 03431/42413. P

## Suzuki

**Suzuki Intruder VS 800 GLR**, EZ 3/94, 11.000 km, rot, alle Inspektionen, Extra: Kofferhalter, Motorschutz, 10.900,- DM. Tel.: 06642/5328. P

**VX 800**, EZ 5/93, dunkelrot, 5.000 km, 1. Hd., Kofferträger, VB 8.700,- DM. Tel.: 0911/698357. P

**GS 550**, 27/50 PS, Bj. 80, 45 tkm, 1 Vorbes., techn. u. opt. 1A, Speichen, Höckersitzb., Hochlenker, Sonderlack, Verschleißt., Reifen u. TÜV neu, VB 3.300,- DM. Tel.: 07742/2458. P

**DR 600 Dakar**, 33 tkm, EZ 89, bd. Reifen, Batterie + TÜV neu, opt. u. techn. 1, 27/45 PS, VB 4.500,- DM. Tel.: 09166/305. P

**DR 800**, 50 PS, blau, 38 tkm, EZ 3/92, Kette u. Bremsbel. neu, Scheckheft, Hepco u. Becker Sturzbügel, Träger + Koffer, VB 5.500,- DM. M. Schulze, Onckenstr. 8, 12435 Berlin od. d. eigene Tel.-Nr. unter 030/6771453 od. 6772637 angeben, ich melde mich. P

**Suzuki LS 650**, EZ 7/94, schwarz, 1.163 km, 7.500,- DM. Tel.: 05503/49239. P

**Suzuki LS 650 Savage**, 23 KW/31 PS, EZ 4/94, schwarz, ca. 6 tkm, Orig.-Zust., Zubehör, VB 7.100,- DM. Tel.: 09131/16605. P

**Suzuki GSX 600 F**, EZ 5/93, 86 PS, schwarz-lila, wie neu, 6.000 km, 8.200,- DM. Tel.: 0381/691638. P

**VS 700 Intruder**, schwarz, 23.000 mls, 50 PS, EZ 7/92, zu verkaufen. Tel.: 04952/2772. P

**GS 500 E**, Bj. 90, 20.000 km, 34/46 PS, schwarz, sehr gepfl., Reifen neu, VB 4.900,- DM. Tel.: 0172/5604595. P

**DR 650 RSE**, Bj. 4/94, 46 PS, 2.500 km, schwarz, Top-Zust., 7.800,- DM. Tel.: 06252/74391 ab 18 h. P

**RF 600 R**, 98 PS, 9.5 tkm, EZ 2/94, 9.000,- DM. Lederjacke, Gr. 58, 100,- DM. Lederhose, Gr. 56, 100,- DM. Plane, 50,- DM. R.-Kombi, Gr. XL, 200,- DM. A. Schulze, Mühsamstr. 73, 10249 Berlin. P

**Suzuki RG 80 Gamma**, Bj. 93, 10 PS, 19 tkm, jede Inspektion, blau-schwarz, Tuningauspuff, VB 2.500,- DM. Tel.: 03944/64999 ab 18 h, Blankenburg. P

**Wir bieten Teile an für fast alle SUZUKIS ab Bj. 1980, z. B. GS 500 E**

| | |
|---|---|
| Auspuff 2-1 mit ABE | ab 775,- |
| Sportrastensatz mit ABE | 165,- |
| Gabelfedern | ab 145,- |
| Kettensatz | ab 199,- |
| K&N Rennluftfilter | nur 98,- |
| Sitzbänke | ab 345,- |
| Stoßdämpfer | ab 595,- |
| Tuning-Kits | ab 254,- |
| 8 versch. Verkleidungen | ab 675,- |

Verlangen Sie von uns eine Liste speziell für Ihr Modell. Geben Sie unbedingt Marke, Modell, Bezeichnung und Baujahr an! (z. B. GS 500 E, Bj. 91, GM51B).
**MOTORRADZUBEHÖR MIX**
**Lindenweg 15, 59602 Rüthen**
**Versandhandel**
**Tel.+Fax: 02902/51362**
**Funktel.: 0171/6527139**
**Bürozeiten: Mo-Sa 9-13 und 14-18 h;**
**Mittwoch und Samstag nur 9-13 h.** G

**GSXR 750 W**, EZ 6/92, 12.000 km, TÜV 6/96, Bereifung neu, guter Zustand, 7.800,- DM. Uwe Herzog, Hauptstr. 6, 09573 Dittmannsdorf. P

**GSX R 750 W**, Baujahr 6/92, 20 tkm, schw.-pink, So-Fahrzg., Garage, keine Graue, Scheckheft, vo/hi BT 50, 27/98 PS, FP 9.500,- DM. Armin Seidel, Telefon: 040/6536907 oder 03991/663105. P

**GS 500 Limited Nr. 204**, Vollverkldg., m. Do-Scheinwerfer, 8/94, 2.950 km, neuwertig, 7.500,- DM. Tel.: 02102/846925. P

**Suzuki GS 500 E**, schwarz-gold, Bj. 91, 24 tkm, VB 3.500,- DM. Tel.: 0351/4595434. P

**GS 500 E**, Bj. 5/93, 3.500 km, rot, 27/34/46 PS, Top-Zust., VB 6.100,- DM. Tel.: 08394/1501 ab 17 h. P

**Neumotorräder zu Superpreisen!** Bitte anrufen und Angebote einholen. Fa. J. Hertrampf, Tel.: (05921) 37778. G

## Triumph

**Daytona 1200**, 6/94, 12.000 km, gelb, offen, Höcker, Vergasertuning, NP 24.200,-; VB 17.900,- DM. Tel.: 0221/321288. P

**Daytona Radsatz**, 3 1/2 + 5 1/2" m. VR + Freigabe f. 93er Modell, FP 1.200,- DM. MRA Scheibe, orig., schwarz, zus. VB 180,- DM. Tel.: 06104/1399 AB. P



## Veteranen

**MZ BK 350**, Bj. 57, in gutem Orig.-Zust., schwarz, Motor neu gelagert, Auspuff u. Chromteile neu, evtl. m. Stoye-SW u. TÜV neu, 3.000,-/3.700,- DM. Tel.: 03471/22055. P

**EMW R 35**, Bj. 54, Orig.-Zustand, m. neuen Chromteilen, vom Erstbesitzer, läuft gut u. a. W. m. TÜV, orig. Beiwagenmasch. m. Stoye-1, 3.000,-/3.700,- DM. Tel.: 03471/22055. P

**Ersatzteile** für Adler, BMW, DKW, Horex, NSU, Triumph, Zündapp usw. bis Bauj. 1969. Kostenlose Listen anfordern. Motorrad-Stemler, Tel.: (02191) 53067. G

## Yamaha

**FJ 1200**, Bj. 90, 18 tkm, 130 PS, blau-weiß, 160er eingetr., WP, Slick 50, 2 Scheiben, Gepäckträger, guter Zust., Preis 8.600,- DM. Tel.+Fax: 07720/65951. P

**FJ 1200**, EZ 3/94, 4.000 km, orig. Yamaha-Koffer, Scott-Oiler, Garage, Top-Zust., VB 15.500,- DM. Tel.: 02722/52990 ab 20 h. P

**XTZ 750 Super Tenere**, EZ 3/92, White Power vo. u. hi., Sebring Ausp., 48 tkm, weiß-blau, Langstrecke, VB 7.800,- DM. Tel.: 0511/3180477 AB. P

**TZR 250 R V2**, Bj. 94, EZ 4/94, 5.900 km, 63 PS, 140 kg, wie neu, neue Metzeler Z1, gesicherte E-Teilversorgung, VB 11.999,- DM. Tel.: 0211/2381623. P

**Yamaha FJ 1200 ABS**, noch nicht zugelassen, H+B Kofferträger, VB 13.750,- DM. Tel.: 04631/60460. P

**FZR 1000 Exup**, Bj. 90, offene Leistung, schwarze Scheibe, anthrazit-met., Motor kompl. neu überholt, Kette u. Ritzel neu, VB 10.000,- DM. Tel.: 06573/9158. P

**Yamaha Vmax**, EZ 91, 7.000 mls, neuw. Zust., schwarz, Reifen neu, Alarmanlage, VB 12.900,- DM. Tel.: 08131/57118. P

**XV 535**, Bj. 92, TÜV 96, 46 PS, vorverl. Fußrasten, Custom-Lenker, 11.300 km, Garage, Sommerfahrzeug, VB 6.900,- DM. Tel.: 02041/32638. P

**Yamaha XJ 550**, Bj. 85, 50 tkm, Reifen + Kettensatz neu, 37 KW, VB 3.000,- DM. Tel.: 02528/3394. P

**Yamaha XV 535**, Bj. 8/94, 2.500 km, Garantie, Top-Zust., 7.900,- DM. Tel.: 0511/753017. P

**Yamaha FJ 1200**, EZ 5/94, schwarz/beige, 12.000 km, 1a-Zust., nur Langstr., keine Graue, 13.000,- DM. Tel.: 06465/4706. P

**RD 250 LC**, Bj. 83, 18.000 km, seit 91 stillgelegt, 27 PS, 1.600,- DM. Tel.: 02131/4667. P

**FZR 1**, Bj. 88, schwarz/rot, 31.000 km, TÜV, Reifen, Bremsen neu, Top-Zust., unfallfrei, 7.500,- DM. Tel.: 0911/698357. P

**FJ 1200 ABS**, EZ 7/94, schwarz-beige, 2.500 km, keine Graue, Koffertr., div. Zubehör, 16.000,- DM. Tel.: 05367/425. P

**XJ 600 S**, 3/93, 50 PS, rot, 22 tkm, 1. Hd., unfallfrei, alle Insp., TÜV neu, Topzust., Sturzb., Yamaha-Koffersatz, VB 7.300,- DM. Tel.: 02836/8478. P

**YZF 750 R**, 98 PS, Mod. 94, weiß-lila, 0 km, 2 J. Garantie, noch keine EZ (Gewinn), VB 17.000,- DM. M. Schulze, Onckenstr. 8, 12435 Berlin od. d. eigene Tel.-Nr. unter 030/6771452 od. 6772637 angeben. Ich melde mich. P

**Virago 535**, rot, 3/92, 46 PS, 28 tkm, 1. Hd., vorverl. Fußrasten, TÜV u. Reifen neu, Five Stars Scheibe, Sissybar, Satteltaschen, zwei schöne alte Halbschalenhelme, Brille, VB 6.500,- DM. Tel.: 030/6313734. P

**Yamaha XS 600 S Diversion**, Modell 93, in Teilen, zu verkaufen. Tel.: 02226/14131. P

**RD 350 YPVS**, EZ 3/90, 20 tkm, Motor bei 18 tkm überholt, alle Inspekt. b. Händler, schwarz-rot, 63 PS, techn. + opt. 1a Zust., wie neu, VB 4.800,- DM. Tel.: 05401/43424 od. 41052. P

**XT 600 E**, EZ 4/94, 2.000 km, blau-schwarz, 1. KD Erl., kein Gelände, 34/45 PS, VB 7.800,- DM. Tel.: 0931/8008378 tagsüber od. abends 09364/4858 (Christiane). P

**Yamaha XJ 600**, Bj. 90, 28.000 km, 50 PS, Reisemaschine für Koffermontage geeignet, VB 4.990,- DM. Tel.: 06663/1842. P

**Yamaha XT 600 K**, blau, EZ 5/94, 45 PS, 14.000 km, VB 6.600,- DM. Tel.: 07335/7335 ab 18 h. P

**XT 600 Z Tenere**, Bj. 87, 27 PS, 43 tkm, Frontgepäcktr., Hauptst., tiefes Schutzblech, Neuteile, 4.500,- DM. Tel.: 02166/601149. P

**XJ 900 F**, 92 PS, schwarz, EZ 4/92, 1. Hd., 32 tkm, sehr gepfl., Gepäckträger, Hepco, Heizgriffe, nur Langstr., VB 9.000,- DM. Tel.: 0261/57466. P

**Yamaha XT 500**, Bj. 84, verchromter Tank, 17.000 km, perfekter Zustand, 4.000,- DM. Tel.: 0471/353316 Bürozeiten. P

**XT 600 K**, EZ 92, 11.500 km, violett-schwarz, Stahlflex-Bremsl., Reifen neu, gepfl., VB 5.800,- DM. Tel.: 02642/45435. P

**Yamaha XV 535**, Bj. 90, 27/46 PS, TÜV neu, viele Extras, nur Sommer gefahren, Top-Zustand, VB 6.000,- DM. Tel.: 03601/445649. P

**Wir bieten Teile an für fast alle YAMAHAS ab Bj. 1980, z. B. FZR 600 R**

| | |
|---|---|
| Auspuff mit ABE | ab 475,- |
| Racingdämpfer | ab 575,- |
| Gabelfedern | ab 145,- |
| Rastensatz mit ABE | 165,- |
| F1-Spiegelsatz | 149,- |
| Tuning-Kit | 254,- |
| WHITE POWER | ab 775,- |
| PRO BOLT Alu-Schraubensatz | 126,- |

Verlangen Sie von uns eine Liste speziell für Ihr Modell! Geben Sie unbedingt Marke, Modell, Bezeichnung und Baujahr an! (z. B. FZR 600 R, Bj. 94, 4JH).
**MOTORRADZUBEHÖR MIX**
**Lindenweg 15, 59602 Rüthen**
**Versandhandel**
**Tel.+Fax: 02902/51362**
**Funktel.: 0171/6527139**
**Bürozeiten: Mo-Sa 9-13 und 14-18 h,**
**Mittwoch und Samstag nur 9-13 h.** G

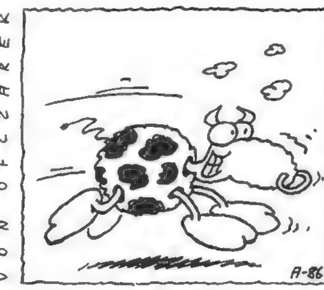
**FZ 750**, EZ 3/87, 1. Hd., ca. 79 tkm, orig. Zust., VB 4.300,- DM. Tel.: 02582/7295, Mo-Do ab 18 h, Fr ab 16 h od. am Wochenende. P

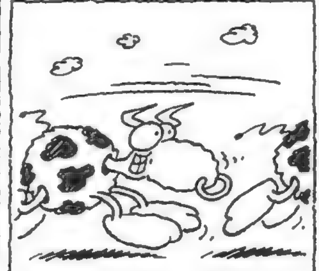
**XJ 600 S Diversion**, 3/92, grün, 25 KW, 34 PS, 21.500 km, VB 6.000,- DM. Tel.: 05381/46609. P

**XJ 900**, Unfall oder defekt, gesucht, ohne TÜV, viele km, bis 2.000,- DM. Selbstabholer, oder Teile: Gabel, Tank, Verkleidung, Armaturen, Sitzbank, Vo-Rad. Telefon: 02992/3574. P

**XV 535**, Erstzulassung 3/89, 22 tkm, 27 PS, TÜV 97, schwarz, guter Zustand, alles original, keine Graue, Garage, Schönwetterfahrzeug, VB 5.000,- DM. Telefon: 0345/649108. P











Die mit P gekennzeichneten Anzeigen sind kostenlose private Anzeigen (max. 5 Zeilen), die mit G gekennzeichneten Anzeigen sind kostenpflichtige gewerbliche Anzeigen.

**Yamaha XJ 650**, m. Unfallschaden, EZ 11/83, Motor ok, Reifen 150 km gel., TÜV 7/96, zu verkaufen. J. Radzieja, Freienwalde Str. 14, 16259 Falkenberg. P

**FJ 1200**, Bj. 6/90, unfallfrei, top-gepfl., Garage, viele Extras, Verschleißt. neu, VB 8.400,- DM. Tel.: 07707/1222. P

**Yamaha XV 535**, 20 KW, Bj. 9/91, rot-met., TÜV 9/95, 15.800 km, VB 6.500,- DM. Tel.: 04354/1015. P

**Yamaha XTZ 660**, Bj. 91, 13.000 km, blau, 48/27 PS, TÜV 2 J., Top-Zust., kein Gelände, VB 6.100,- DM. Tel.: 05662/1651. P

**TZR 250**, EZ 3/88, TÜV 6/96, 32 tkm, HB-Design, Motor kpl. überholt, Reifen neu, Höcker, 27/50 PS, z.Z. 50 PS, Top-Zust., VB 3.300,- DM. Tel.: 09120/9788. P

**SR 500**, EZ 4/91, 8.700 km, 1. Hd., Garage, Kofferträger, 2 Koffer, alle Inspekt., Ballistol-gepfl., 5.300,- DM. Tel.: 02241/203661. P

**Yamaha XJ 600 S**, petrol, m. orig. Koffer, EZ 5/92, offen, 22.000 km, VB 6.000,- DM. M. Hoppe, Jahnstr. 29 C, 01979 Lauchhammer. P

**Yamaha XT 500**, Bj. 80, 2 J. TÜV, US-Import, techn. gut, läuft super, VB 3.300,- DM. Tel.: 04479/1415. P

**XT 550**, Bj. 82, 49.500 km, TÜV 3/96, Gabel undicht, 18 ltr. Tank, VB 3.500,- DM. Tel.: 04523/5365 od. 5320. P

## Ersatzteile

**Daytona Radsatz**, 3 1/2 + 5 1/2" m. VR + Freigabe f. 93er Modell, FP 1.200,- DM. MRA Scheibe, orig., schwarz, zus. VB 180,- DM. Tel.: 06104/1399 AB. P

**Räder**, kompletter Satz mit Reifen für Gilera RC 600, 600 C und 600 R, 600,- DM. Tel.: 04264/2816 ab 4.4.. P

**CB 400 N**, in Teilen: z. B. Rahmen m. Brief, Räder, Motor ohne Kurbelwelle, Gabel, Drehzahlmesser, Bremse, Schalter, uvm.. Tel.: 02324/79688. P

**Yamaha XZ 550 in Teilen:** Motor in Teilen, Rahmen, Vergaser, Räder, Gabel, Verkleidung, Tank, Reifen, Bremse, Instrumente, uvm.. Tel.: 02324/77970. P

**CX 500 in Teilen:** z. B. Rahmen m. Brief, Bremse, Räder, Motor in Teilen, Gabel, Lacksatz, Soft-Bages, Kofferträger, uvm.. Tel.: 01712/455958. P

**Yamaha XT/SR 500-Teile** abzugeben, auch Motorteile, Öldruckkontrolle, evtl. Do-Zündungskit. Tel.: 07844/1534, rufe zurück. P

**Für BMW R 100 65:** Sebring Edelstahl-Auspuff, 1 Saison benutzt, dazu passend Symm. Kofferträger, schwarz verchromt, VB 450,-. Tel.: 030/3042057 AB. P

**CBR 600 PC 19**, Verkleidungs- und Motorteile, Wh.-P.-Federbein. Tel.: 06352/2454. P

**Daytona**, 94er Radsatz 3 1/2 + 5 1/2", Anbauteile, Vorderradreifen, Freigabe 93er, FP 1.200,- DM. MRA-Scheibe, schwarz, VB 180,- DM. Tel.: 06104/1399. P

**Honda CB 750 Four:** Teile günstig gesucht, suche Scheibelendrohr KBA 21021 u, Prospekte v. alten Fours, auch von CB 350, 400, 500, 550 Four. Tel.: 02676/1240. P

**XT 500:** Suche Endschalldämpfer f. Bj. 75/76, Typ 1N5/1E6 (f. untenliegende Anlage!). Tel.: 040/877993. P

**GSX 1100 G:** Scheinwerfer, Armaturen, Halter, Rückspiegel, wegen Verkldg.-Anbau zu verkaufen. Tel.: 089/3174174. P

**PC 25**, Felgen, Bremsscheiben, 1.800,- DM. Honda Bremsbeläge, orig., div. Dichtungen, Sturzteile, 48 Kettenrad, alles nagelneu, zu verkaufen. Tel.: 07844/7175. P

**Suche f. NSU 601 TS**, Bj. 36, kompl. Auspuffanlage. Tel.: 06235/3613. P

**FZX 750 Fazer:** Rahmen mit Brief gesucht. Tel.: 02508/9323. P

## Zubehör

**Koffer- u. Kofferhalterungen** gesucht, für Honda VT 600 C Shadow, preisgünstig. Tel.: 07232/70665 oder 07231/165453. P

**Tankrucksack** Hein Gericke, blau m. Magneten und Regenhaube, VB 50,- DM. Tel.: 02307/67281 ab 19 h. P




**Die fahrwerkstechnische**
★ **Alternative** ★
Tel. 05921/60 57 · Fax 7 40 99

**BMW Koffer**, orig., f. GS, 2x benutzt, daher wie neu, VB 420,- DM. Tel.: 02191/590722. P

**Hepco & Becker Seitenkoffer**, Junior II, 40 ltr., neuwertig, FP 450,- DM. Für Yamaha FJ 1200 H&B Kofferträger zu verkaufen, FP 200,- DM. Tel.: 05253/6500. P

**MOTORRAD-KOMMUNIKATIONSANLAGEN**
**Sprechverständigung bis 200 km/h.**
**Radioautomatic. CB-Funkautomatic.**


**Dipl.-Ing. W. Andretzky**
73230 Kirchheim, W.-Bleicher-Str. 6
☎ 0 70 21/5 50 44

**12 Volt-Umrüstsatz** f. XL 250/500 S, 12 Volt + H4 f. XT 250/500, TT 600, Lima im Tausch. Infos: aigner-electronic, Sonnenstr. 1a, 86949 Windach. G

**XT–250–350–500–550–660–E/K**
**XTZ–660–750–TENERE–TT–SR**
– Gebrauchtteileversand –
– Neuteileversand XT 600 E/K–50% Rabatt
– Zubehör – Verschleißteile – Tanks –
– Suche Unfall + defekt – eigene Abholung –
**XT-LADEN KRUMM** Tel./Fax 089/20223

**CBR 600 F Sport:** Suche Endtopf m. ABE. Tel.: 05353/8717 AB. Rufe zurück. P







**DR 600/650:** Kofferträger Givi, 80,- DM. Öltemperaturanzeige f. XT 500/600, 40,- DM. Werkstatthandb., f. XT 600 ab Bj. 91, 25,- DM. Tel.: 07331/60629. P

**Kawasaki** Einmannsitzkeil f. GPZ 500 S, Bj. 88-94, Farbe weiß, 150,- DM. Spoilerscheide, f. ZZR 600, Bj. 94, 99,- DM. Tel.: 02151/548199. P

**Africa Twin (RD 07):** H&B Koffer Junior II gesucht, 40 ltr., m. Träger, Topcase Junior 40 ltr., Hauptständer, Tanksturzbügel weiß. Tel.: 0591/47253 ab 20 h. P

**Elektronische Gegensprechanlage** für alle Helm-Typen kpl. 289 DM. Elektronische Funksprechanlagen (Motorrad zu Motorrad) mit 5 Kanälen beliebig ausbaubar, pro Einheit 298 DM. Kostenloses Info anfordern. MEZ-Vertrieb, Postf. 71 01 26, 47 187 Duisburg, Tel.: (02066) 36119 FAX: 370391. G

**Chopper-Dämpfer mit EG ABE** und verschiedenen Endstücken: Yamaha XV 250 bis XV 1100 ab 759 DM, Suzuki VS 750, 850 und 1400 ab 617 DM und Honda VT 600 759 DM,–
MEZ-Vertrieb, Postf. 710126, 47187 Duisburg, Tel. 02066/36119, Fax 370391. G

**VENTURA: Das neue Gepäcksystem** für Super-Bikes. MEZ-Vertrieb, Postf. 71 01 26, 47 187 Duisburg, Tel.: (02066) 36119 FAX: 370391. G

**V-Max 4in4 Ersatzdämpfer** im Cruiser-Stil mit EG-ABE 939 DM. Außerdem 4in1 und Ersatzdämpfer in Edelstahl. Info anfordern:–
MEZ-Vertrieb, Postf. 710126, 47187 Duisburg, Tel. 02066/36119, Fax 370391. G

**Umbaukits mit TÜV für Leistungssteigerung** und -reduzierung sowie Gutachten für Reifen-Freigaben. MEZ-Vertrieb, Postf. 71 01 26, 47 187 Duisburg, Tel.: (02066) 36119 FAX: 370391. G

**V-Max Auspuffanlagen** Marving mit ABE 599 DM; Super-Trapp, ohne TÜV, 899 DM; Kerker, 4in1, ohne TÜV, ab 1.299 DM; MEZ-Vertrieb, Postf. 71 01 26, 47187 Duisburg, Tel. 02066/36119, Fax: 370391. G

**Sitzbänke: superflach**, gesteppt oder mit Ornamenten für fast alle japanischen Chopper. Außerdem vorverlegte Fußrastenanlagen, Satteltaschen und Lenkerkits. MEZ-Vertrieb, Postf. 71 01 26, 47 187 Duisburg, Tel.: (02066) 36119 FAX: 370391. G

**Auspuffprobleme?** Wir haben 2-1, 2-2, 3-1, 4-1, 4-2, 6-1, 6-2 Anlagen und natürlich auch preiswerte Ersatz-Schalldämpfer (auch für Typen mit angeschweißten Krümmern) ab 125 ccm. Bei schriftlichen Anfragen bitte Fahrzeug-Typ angeben. MEZ-Vertrieb, Postf. 71 01 26, 47 187 Duisburg, Tel.: (02066) 36119 FAX: 370391. G

## Bekleidung

**BMW Goretex Anzug**, rot, Gr. 52, wenig getr., 500,- DM. Tel.: 036847/32940 Jörg (evtl. AB). P

**HG Tourenstiefel**, Sympatex, Gr. 44, ca. 34 cm Schafthöhe, schwarz, 1/2 J. alt, 150,- DM. Tel.: 036847/32940 Jörg (evtl. AB). P

**Damen Sportstiefel**, Gr. 36, flach, schwarz-rot, 3x getragen, 100,- DM. Tel.: 036847/32940 Jörg (evtl. AB). P

**Kinderlederkombi** gesucht, Größe 140. Tel.: 09441/80287 ab 20 h. P

**HG Latzlederhose**, f. Damen, Gr. 38, gut erhalten, zu verkaufen. Tel.: 09129/4786. P

**Lederkombi Segura** f. Damen, neuwertig, rot-weiß-blau, Gr. 36, VB 600,- DM. Tel.: 06725/1058. P

**Lederkombi Vanucci**, weiß-rot-schwarz, Gr. 50, fällt klein aus, so gut wie neu, VB 600,- DM. Tel.: 05208/8199. P

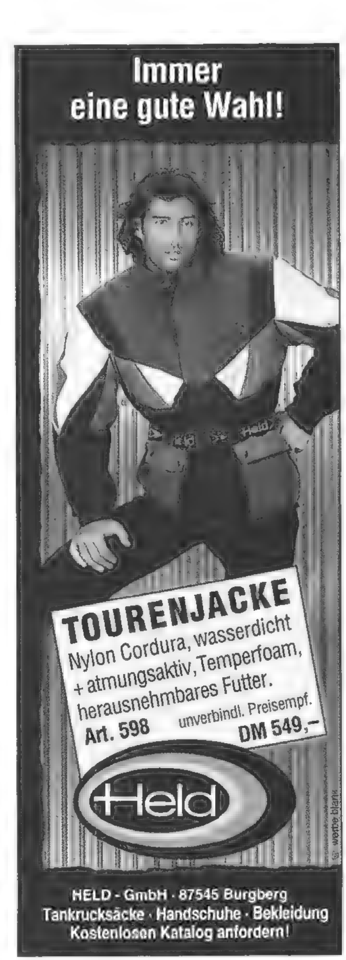
**Suche preiswerte Motorradkombi**, Gr. 56, Beinschutzbleche f. TS 250, Sitzbank f. ETZ 250 u. So-Motorradstiefel, Gr. 44. Angebote an: 03641/391791. P

**Shoei Jethelm**, neu m. Visir, rot, Gr. 59, 100,- DM. Motorradleichtbau – Kuppelzelt, Do-Dach, und Vordach, neu, 100,- DM. Tel.: 0751/94110 abends. P

**Shoei Jet Max**, schwarz, Größe S, Neupreis 599,-; 450,- DM. Chevignon Police, tiefblau, Größe 62, NP 269,-; 150,- DM. Telefon: 06541/9722. P

**HG Tuareg Hose**, Gr. XXL, schwarz, einmal getragen, Neuzustand, 120,- DM. Telefon: 03831/393431. P




Die mit P gekennzeichneten Anzeigen sind kostenlose private Anzeigen (max. 5 Zeilen), die mit G gekennzeichneten Anzeigen sind kostenpflichtige gewerbliche Anzeigen.

**Tourenfahrer/innen** aufgepaßt! Wer hat Lust auf On-Off-Road-Touren in der Gruppe. Just for Fun! Tel.: 07544/1828 Wolfgang. P

**Nizza, Cote D'Azur**, 1.7.-31.8., bed & breakfast, 10,- DM/Person u. Nacht. Do-Bett, max. 2 Pers., nur f. junge Leute mit wenig Geld. Frühzeitige Anmeldung unbedingt erforderlich. Hubert Schaulin, Diane 2, Cap Fabron, Bvd. de Montreal prolongé, F-06200 Nice. P

**MOTORRAD URLAUB IN BRITANIEN**, 7 Tage im historischen Lincoln. Begleitete Touren durch d. City. Täglich exclusive Tagestouren nach Yorkshire, Nottinghamshire u. Derbyshire. Ausflüge zum Motorrad Museum. Besuchen Sie die Yamaha Rennschule am Cadwell Park Rennring. Ausgezeichnete Unterkunft im Schatten d. Burgmauern. Weitere Einzelheiten: Schreiben, faxen od. tel. Sie: T.L.C. Motorcycling, 111 Portland Street, Lincoln, LN5 7LG, Fax./Tel.: England 1522/511406. G

**BMW F 650 Fahrer**, 31 Jahre, sucht Reisepartner für Alpen-Tour in Austria in der Zeit vom 7.-17. Mai od. 12.-30. Juli. Tel.: 02041/61337. P

**Zwischenstop im Taunus.** Zwischen Wetzlar und Usingen bietet der Bahnhof Hasselborn, in der Nähe der Taunusrouten, max. 34 Betten zur Übernachtung für Selbstversorger. Küche und Gastraum vorhanden. Partyraum kann angemietet werden. Sauna, Tischtennis, Grillplatz, etc.. Info bei R. Kohl Telefon: 06085/1792. G

**Naturpark Cilento**, Motorrad-Paradies in Süditalien. Einmalige Berg- und Küstenlandschaft, viele wunderbare Touren und herrliche Sandstrände. FeWo u. Zi. in Landgut mit bestem Service und herzlicher Betreuung, gute Küche, evtl. it. Sprachkurse, ideal für Gruppen und Einzelreisende. Tel.: 0203/333427. G

**Motorrad Touren Alpen 1995!** 1 Woche Alpen erleben! Na"THÜR"lich mit Fahrschule Josef Thür, Düsseldorf. Tel. 0211/41 31 21, Fax 42 08 81

## Suche

**Yamaha SRX 600**, gut erhalten gesucht. Tel.: 05626/8615. P

**Suche Motorschaden, Unfall oder defekte Yamaha ab 500 ccm. Tel.: 0911/6494358. P**

**Unfall, defekte** oder Motorschaden Suzuki gesucht, ab 500 ccm. Tel.: 0911/6494358. P

**Suche Suzuki VS 750/800** Intruder oder LS 650 Savage, bis 34 PS, schwarz? Doreen Telefon: 03874/28379 oder 29029 Norddeutschland. P

**Yamaha oder Suzuki** RD 500 oder RG 500 Gamma, Unfall, defekt ohne TÜV usw., gesucht, Motor und Teile. Telefon: 05031/74828 oder 0171/4044772 16-22 h. P

**Suche interessante Motorradum-** bzw. eigenbauten aus alten DDR-Zeiten für ein kleines Liebhabertreffen. Tel.: 037367/2866. P

**Enduro wie DR 600-800**, NX, XTZ, XL/R, XT/Z, KLR/X mit Unfall od. Defekt gesucht. Tel.: 02366/34465. P

**Enduro** wie NX, XRV, XL/R, XT/Z, DR, KLR/X mit Defekt od. Unfall gesucht. Tel.: 02595/7884. P

**Suche Kawasaki** Unfall, Motorschaden od. defekt, ab 500 ccm. Tel.: 0911/6370728. P

**Suche Motorrad bis 1100 ccm**, Unfall oder defekt, sowie Rahmen mit Brief f. GSXR 750/1100 und Superbike-Umbauteile, sowie Motor 1100 R Suzuki, alles anbieten. Telefon: 05932/5656. P

**Yamaha XT/SR 500 od. XT 600** günstig zu kaufen gesucht, evtl. Unfall od. defekt. Tel.: 0231/236896 oft oder spät versuchen. P

**Yamaha XJ 900** gesucht, ab Bj. 92, max. 50 tkm. Bernhard Häußler, Fabrikstr. 7, 04703 Tragnitz. P

**R 80 GS, 100 GS, PD** gesucht, mögl. günstig mit Koffern, auch hohe km-Leistung. Tel.: 0201/464951 (evtl. AB). P

**Für Yamaha XS 400 DOHC**, Bj. 83: Standrohre od. eine XS 400 DOHC mit Motorschaden gesucht. Tel.: 05662/2551. P

## Reisen

**Motorradtour** durch den Südwesten der USA im Mai für 4-5 Wochen. Wer mitfahren möchte erreicht mich, m, 42 Jahre, unter Tel.: 0221/7326644. P



**Reisefieber?** Wer hat Lust auf Norwegen? Zeitraum 30.6.-28.7.95. Suche begeisterten SF, 20-35 Jahre. (Bitte keine Schwulen, sorry!). Chiffre mrs0595/02. P



**USA billig wie nie!** Komfort-Haus am Atlantik in Florida. Traumlage am Kanal! Kpl.-Ausst. für 4 Pers., 1 Woche schon ab 495,- DM. Jetzt buchen! Tel.: 04265/314, Fax: 8352. P



**URLAUBSPAß und FAHRTRAINING.** Ob Sie Fahranfänger, Wiedereinsteiger oder Profi sind, die Verbesserung Ihrer Fahrtechnik liegt uns am Herzen. Neue Strecken, neue Gipfel, ein anderes Land (ITALIEN, SCHWEIZ). 7 Übernachtungen in besten Hotels, Gepäcktransfer, 2000 garantierte Alpenkilometer auf schönsten Straßen, kein Zeitdruck, nette Leute, begrenzte Anzahl der Teilnehmer, auf Fahrer/Motorrad abgestimmte Gruppen, 1.298,- DM. Die Moderatoren sind alle erfahrene Motorradfahrer und in der Lage die Vorgänge transparent zu machen. Falls Sie unsere Idee, Spaß und Sicherheit zu verbinden interessant finden, dann rufen, faxen oder schreiben Sie uns. Wir schicken Ihnen sofort die weiteren Infos zu. Telefon/Fax: 02132/72118, Karl Arnold Str. 11, 40667 Meerbusch. **R-TOURS** G

**KÖNIGE DER BERGE: ALPENPÄSSE** – Schwarzwald – Dolomiten – Eifel und Ardennen – Italienisches Piemont: Berge und Küste – Elsaß und mehr... Der Katalog ist kostenlos! MTH MOTORRAD TOUREN, Postfach 1329, 59195 Bönen. Tel. + Fax 02383/4802. G



Die mit P gekennzeichneten Anzeigen sind kostenlose private Anzeigen (max. 5 Zeilen), die mit G gekennzeichneten Anzeigen sind kostenpflichtige gewerbliche Anzeigen.







**Alter Endurofahrer**, Hobbies: Bücher, Schreiben, Fotografieren, England, Schottland, Skandinavien, sucht Kontakt. Gerhard Schmidt, Stuckberg 6, 95448 Bayreuth. P

## Literatur

**Werkstatthandbücher** für Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Honda, Ducati... fast alles vorhanden, zusenden kein Problem! Tel.: 05031/74828 oder 0171/4044772 16-22 h. P

**Suche alles** über die Yamaha XZ 550 S, Prospekte, Bücher, Rep.-Anl.. Kosten werden erstattet. Tel.: 0201/535171 ab 19 h. P

**Werkstatthandbücher** für alle BMW Modelle und für viele aktuelle japanische Motorräder wegen Sammlungsauflsg. zu verkaufen. Tel.: 02597/301. P

**Prospekte zu verkaufen**, Bj. 80 bis 94, über 40 Kilo, Marke + Modell nachfragen. Stück 1,- DM bis 6,- DM. Tel.: 0621/412905. P

**Suche Werkstatthandbuch** für GSXF 600 ab Bj. 91. Tel.: 02871/185524. P

**Suche diverse Motorradbücher** als Geschenk. Bitte schicken an Herrn Vilnis Mucenieks, ab. K. 8, Bauska -1, Lettland-Latrija, LV-3901. P

## Verschiedenes

**Kraftradtransporter** für zwei Motorräder, Gesamtgew. 450 kg, Bj. 84, TÜV neu, Vers.- u. Steuerfrei, Marke Harbeck, vollverzinkt, FP 700,- DM. Tel.: 06485/4628. P

Die allerneusten **bimota** Informationen, Programmprospekte, Gebrauchtlisten etc. direkt vom Generalimporteur anfordern: Reinhold Kraft GmbH · Kemptener Str. 54/1 D-88299 Leutkirch · Tel.: (0 75 61) 82 65 - 0

**Motorradfahrender Foto-Design-Student** sucht für ein Fotoprojekt individuelle, originelle und kreative Biker und Bikerinnen m. Spaß an der Selbstdarstellung, sowie repräsentative Bikes. Telefon: 0521/132123 (Bielefeld) Mario. P

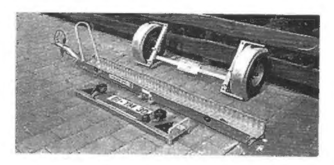
**Führerschein Klasse 1a:** Wochenkurse und Wochenendkurse. Info: Fahrschule J. Thür, Düsseldorf, Telefon 0211/41 31 21, Fax 0211/42 08 81. G

**VERGASER – REINIGUNG:** Metallisch reine Vergaser durch physikalische Reinigung. Lösen von sämtlichen Ablagerungen in Düsen und Luftkanälen. Tel. 02173/64965. G

**Traum-Job für Rentner, Hausfrauen** aber auch als 2. Standbein. Unterlagen mit Vertrag erhalten Sie gegen DM 10,- von SSG-3, Gutenbergstr., 56457 Westerburg. G



«Follow me« der ZERLEGBARE Trailer, Standard- und Gespanntrailer ab 1.288 DM. Prospekte vom Spezialisten: Anhängerbau D. Wolf, Amtmannsmühle 8, 35444 Biebertal – Rodheim. Telefon: (06409) 1600 oder 9282 ab 18.00 Uhr, Telefax 2208. G–



**NORWEGEN ,95: DER KOPF DES TIGERS** vom 12.-19. August, MTH MOTORRAD TOUREN geht auf Erkundungstour! Wer möchte uns begleiten, wenn wir neue Strecken erforschen? Die Teilnehmerzahl ist auf 6 Motorräder begrenzt! MTH MOTORRAD TOUREN, Postfach 1329, 59195 Bönen. Tel. + Fax 02383/4802. G

**WERDENFELSER Motorrad Reisen.** Erleben Sie 1 Woche im Werdenfelserland. Wir bieten Ihnen durch unsere geführten Touren nach Österreich, Schweiz und Italien die schönsten Punkte kennenzulernen. Info: D. Kümmerle, Ludwigstr. 101, 82467 Garmisch-P. Tel.: 08821/4955. G

**Suche Mitfahrer/innen** für Tour nach Norwegen im Juli, August, 2 bis 3 Wochen. Bin m. 26, Dein Alter ist unwichtig. Telefon: 0341/5242325 Montag bis Freitag 9.00 nis 16.00 Uhr. Barthel. P

**Der nächste Winter kommt bestimmt. Wir laden Sie ein zum Elefantentreffen nach Thailand und Costa Rica!** Ab November 1994 fahren wir mit Ihnen die schönsten und abgelegensten Routen in Nord- und Südthailand. Ab April 1995 in Costa Rica. In Nordthailand und Burma fahren wir mit unseren eigenen Enduros, im Süden steigen wir um auf Straßenmaschinen. Es stehen für Sie 10 betriebseigene Enduros bereit, ferner stellen wir die gesamte Endurorausrüstung von Kopf bis Fuß. (Von namhaften Herstellern) – Fordern Sie unseren über 40seitigen Hochglanzkatalog 94/95 an. Bestellen Sie auch unseren 1stündigen VHS Videofilm.– **MOTORRAD-ABENTEUER-REISEN**, Postfach 110 127, 37046 Göttingen, Telefon: 0551 / 55639, Telefax: 0551/56542. G

**Billigflüge weltweit** (warum woanders mehr zahlen?) Infos anfordern – Anruf genügt. TRAVEL OVERLAND, Barerstr. 73, 8000 München 40, Tel.: (089) 2727623. G

**Mach Urlaub in Tirol.** Gratis von uns geführte Touren. Am Abend Gaudi in der urigen M-Stube bei Dart + Nagelspiel. Garantierte Lustigkeit in der Bar. Garage, Parkplatz, Trockenraum, Terrasse. Jetzt Prospekt anfordern. 36,- bis 43,- DM/HP. M-Pension Neuhaus, Franz-Reisch-Str. 23, A-6370 Kitzbühel. Tel.: 0043/5356/2200. G

## Freundschaften

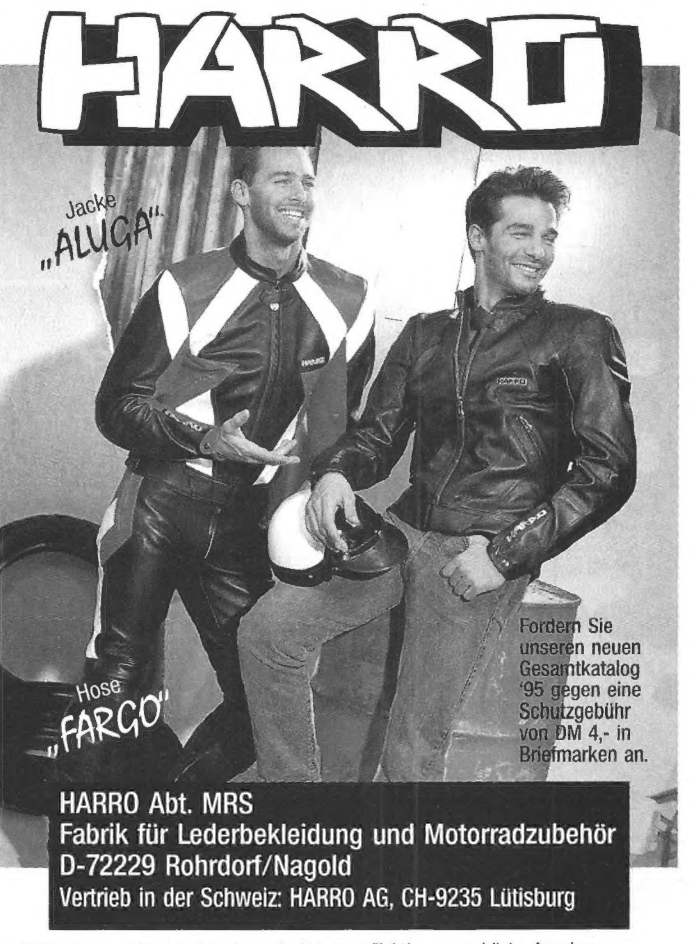
**Unser Sohn James**, 5 Jahre, mit PW 50-Gespann, sucht Solo- u. Gespannfahrer zwischen 3 u. 4 Jahren im Raum KH, HO zwecks gemeinsamer „Touren". Tel.: 06362/4617. P

**KTM Fahrer, 22,** sucht Leute zwischen 18 und 25 mit geländegängigen Bikes für Cliquengründung im Raum LB/S (keine Spießer). Tel.: 0711/81012592. P

**Chopperfahrgemeinschaft** aus dem Großraum Stuttgart sucht noch sattelfeste weibliche Verstärkung. Telefon: 0711/847364 ab 18 h od. AB. P

**Chopperfahrer**, 30/184. Suche Motorradfahrer/innen für gemeinsame Touren. Keine Spinner. Raum MD. Tel.: 0391/7313677. P

**Der Traum** von Freiheit und Unabh. ist wahr geworden, dennoch macht alleinfahren nur eine zeitlang Spaß. Ich, 27/175, su. nette Sozia/SFin für gemeinsame Ausflüge. Raum A, AIC, M, DON, N. Telefon: 0821/95338 ab 18 h. P




Die mit P gekennzeichneten Anzeigen sind kostenlose private Anzeigen (max. 5 Zeilen), die mit G gekennzeichneten Anzeigen sind kostenpflichtige gewerbliche Anzeigen.

# Ab 26. Mai: Die Juni-Ausgabe




Themen können aus aktuellem Anlaß geändert werden



## Reise

Österreich: Thomas Kanzler fährt zur BMW-Motorrad-Woche nach Obervellach. Tschechien: Andreas Wiesenzarter erkundet den Böhmerwald im deutsch-tschechischen Grenzgebiet. Australien: Thilo Kozik macht sich auf den Weg zum Great Barrier Reef in Queensland

## Außerdem

Triumph-Speed-Triple-Challenge: Ein neuer Marken-Pokal in Deutschland. Kurztests: Aprilia Moto 6.5 und Yamaha XT 600 E. Custom-Bike: Yamaha SR 500 von Louis. Leser-Aktion: Zweite Runde des Wettbewerbs „Motorradfahrer des Jahres"




Fotos: Kanzler, Masters, Spankowski

# CHOPPER SPECIAL

- TEST: Harley-Davidson FXSTSB 1340 Bad Boy
- TEST: Honda VT 1100 C 2 American Classic Edition
- VERGLEICHSTEST: Kawasaki VN 800/Suzuki VS 800
- ZUBEHÖR-ÜBERSICHT: Honda VT 600 C Shadow
- KATALOG: Alle Chopper in Deutschland





**„motorrad, reisen & sport" vereinigt mit „easy rider"**
**HEINRICH BAUER SPEZIALZEITSCHRIFTEN VERLAG KG, KÖLN**

**Redaktion:**
Heinrich Bauer LAPIS KG
Industriestraße 16, 50735 Köln
Telefon (0221) 7709148
Telefax (0221) 7124228
Knut Briel (Chefredakteur und verantwortlich für den redaktionellen Inhalt)
Helmut Augstein (Ltg. Layout)
Horst Dieter Bossow (Text)
Romy Engert (Sekretariat + Archiv)
Till Kohlmey (Test + Zubehör)
Thilo Kozik (Test + Reportagen)
Norbert Meiszies (Ltg. Reise + Sport)
Guido Saliger (Test + Klassik)
Wolfgang Spankowski (Technik + Foto)
Philip Stüdemann (Test + Reportagen)

**Technik:** Günter Ohlig

**Herstellung:** Harald Stappen

**Ständige Mitarbeiter Inland:**
Thomas Beyer, Ralph Eder, Bernd Engelmann, Stefan Feldhoff, Bodo Goertz, Thomas Kanzler, Roman Konieczny, Ernst Leverkus, Jürgen Mainx, Harald Malta, Christine Martin, Volkhard Nobis, Frank Nüssel, Bernhard Ofczarek, Malcolm Powell, Frank Ratering, Wolfgang Rattay, Karl Reese, Jörg Reuther, Inge Rogge, Tim Röthig, Karl Schleuter, Ulrich Schiller, Dieter Siegers, Jan Hardy Sommer, Solvejg Speer, Wolfhard Töns, Jutta Volderauer, Andreas Wiesenzarter, Thomas Zimmermann

**Auslandskorrespondenten:**
Michel d'Awans (B), Thommy Bernquist (S), Franck Le Boucher (J), Roland Brown (GB), Pere Casas (E), Philippe Dacier (USA), John Ford (AUS), David Goldman (GB), Philippe Gorce (F), Patrick Gosling (GB), Glynn Kerr (GB), Dr. Helmut Krackowizer (A), David Lancaster (GB), Ivan Magot (F), Phil Masters (GB), Mat Oxley (GB)

**Nachdruckdienst:**
Ilka Leber, Industriestr. 16, 50735 Köln, Tel.: (0221) 7709152

**Anzeigen:**
Heinrich Bauer Verlag, Anzeigen und Marketing KG, Brieffach 3000, 20079 Hamburg
Objektleitung: Kay Rüdebusch
Tel. (040) 30193012
Verantwortlich für den Inhalt: Christa Künkel
Verantwortlich für die Struktur: Sonja Wünkhaus

**Gültige Anzeigenpreisliste:**
Nr. 10 vom 1.1.1995

**Vertrieb:**
Heinrich Bauer Vertriebs KG, 20079 Hamburg
Verantwortlich für Österreich: Pressegroßvertrieb Salzburg GmbH & Co. KG, Niederalm 300, 5081 Anif, Österreich
Einzelverkaufspreis: DM 6,00
Abonnementspreis bei Lieferung frei Haus: DM 6,00. In den genannten Preisen sind 7% MwSt. enthalten.
Auslandspreise:

| | |
|---|---|
| Finnland | Fmk 31,50 |
| Frankreich | FF 26,- |
| Griechenland | Dr 1250 |
| Italien | Lire 8200 |
| Niederlande | hfl 7,20 |
| Österreich | öS 47,- |
| Schweiz | sfr 6,50 |
| Slowakien | SK 128 |
| Spanien | Pts 780 |
| Tschechien | CSK 120 |

**Repro:** Hartmann, 47807 Krefeld
**Druck:** Verlagsunion Pabel Moewig KG, 76437 Rastatt

**HONDA** *Come ride with us.*

# *JEDE HONDA EINE KLASSE FÜR SICH*

*FIREBLADE CBR 900 RR*



*VFR 750 F*



**Die Supersport-Klasse von HONDA: oft bestplaziert in Tests, oft kopiert, aber nie erreicht. Die CBR 600 F ist der sportliche Maßstab für viele. Kompakt, leicht und schnell zeigt sie technische Überlegenheit in jeder Fahrsituation. Wirkungsvolle Detailoptimierungen wie z. B. das DIRECT-AIR-INDUCTION-ANSAUGSYSTEM und das neue Design wirken jetzt noch explosiver. Gewohnt dynamisch geht die FIREBLADE CBR 900 RR als agiles Kraftpaket an den Start. Nur 185 kg leicht – aber ausgewogen in Größe, Gewicht und Leistung. Jetzt mit neuem, „feurigem" Design. Der Allrounder – die VFR 750 F. Ihr komfortables Handling ist das Resultat einer perfekt abgestimmten Relation aus Drehmoment, Sportlichkeit und Ästhetik. Inklusive der bekannten Zweijahresgarantie gehen alle drei Supersportler jetzt für Sie an den Start – bei Ihrem HONDA-Händler!**

**Unsere Vertragshändler machen Ihnen gern ein Finanzierungs-Angebot oder vermitteln günstige AKB-Bank-AG-Finanzierungen: 3,9% effektiver Jahreszins, 25% Anzahlung bei 12, 24 oder 36 Monaten Laufzeit für alle HONDA-Motorräder.**






Die EG-Gesundheitsminister: Rauchen gefährdet die Gesundheit.
Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,9 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach ISO)